UMBERTO MADDALENA

Lotte e vittorie sul mare e nel cielo

A·MONDADORI - EDITORE

ITALO BALBO

STORMI IN VOLO SULL'OCEANO

La maggiore impresa aviatoria di un'epoca che ha conosciuto gli ardimenti piú impensati ed eroici; narrata in forma semplice, avvincente, commovente, da chi la ideò, la preparò, la diresse. Del volume, che uscì mentre la Patria tributava ai transvolatori dell'Oceano il meritato trionfo, sono state stampate tre edizioni.

EDIZIONE DI GRAN LUSSO

Volume in 8° grande di 390 pagine, con 146 tavole fuori testo, 4 grafici e una carta a 6 colori, contenente tutta la descrizione dell'impresa fino alla apoteosi romana.

Edizione di soli 200 esemplari numerati e firmati dall'Autore, stampati su carta a mano, rilegati

L. 100

EDIZIONE DI LUSSO

Volume identico alla edizione di gran lusso, su carta vergata, rilegato in tutta tela, con sopracoperta e risguardi illustrati

L. 50

EDIZIONE COMUNE

Volume in 16° di pag. 264 con 49 illustr. e 5 carte e grafici

L. 15

CASA EDITRICE A. MONDADORI

MILANO - ROMA - VERONA

PREZZO LIRE 12

U. MADDALENA

LOTTE E VITTORIE SUL MARE E NEL CIELO

UMBERTO MADDALENA

Lotte e vittorie sul mare e nel cielo

10° migliaio

A. MONDADORI - EDITORE

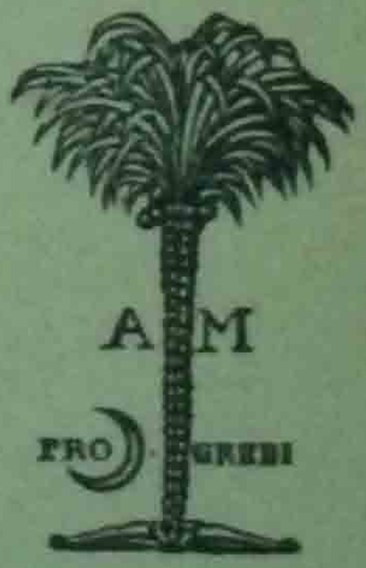
Fot. Pinagent - Torino

UMBERTO MADDALENA

UMBERTO MADDALENA

LOTTE E VITTORIE SUL MARE E NEL CIELO

CON 81 ILLUSTRAZIONI, CARTE, ITINERARI ED AUTOGRAFI



A. MONDADORI - MILANO

PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA

I diritti di riproduzione e traduzione sono riservati per tutti i Paesi, compresi i regni di Svezia, Norvegia e Olanda

Copyright by Casa Editrice A. Mondadori 1930

PRINTED IN ITALY • MCMXXX

LETTERA - PREFAZIONE

DI

S. E. ITALO BALBO

MINISTRO DELL'AERONAUTICA

*

Il Ministro dell'Aeronautica

Caro Mondolmo, ho letto con grande interesse le pagine del suo libro e sono certo che esso incoraggerà molti giovani ardimentosi ai cimenti sull'arma aerea, la quale, oltre ad essere il più forte baluardo dell'incolumità della Patria, è, per le generazioni che sopravvengono, la più feconda palestra di energia spirituale e fisica.

Ella ha raccolto in un libro i ricordi della sua esperienza di all'aviazione volatore, venuto dalla vita del mare.

In realtà, le pagine più belle
ci erano note. Sulla, come tutti
gli uomini d'azione, ha uno eloquio
fatto all'80 per cento di fatti e
pochissimo di parole.
Nessun italiano ha dimenticato e
dimenticherà il superbo raid nelle
terre del Nord, che ella intraprese
nella stagione inclemente e concluse
a termine con cronometrica esattezza
e perfezione, portando l'ala tricolore
sulle placide acque dei laghi lombardi
e quelle gelide e turbinose del
Baltico, sul volto e sulla fronte,
incurante delle folte nebbie che le
nascondevano ogni visibilità nelle
determinate fasi in cui ella do-

vua sull'alto Sistricare il sudd
si bacini fluviali, linee sviluppi
verso la mità.

E non simuticheremo infra
tutto i prosiji si abnegazione che
ella non risparmiò alle Ivabbard,
allorchè li trattava si ricovrire, si
fornire e salvare il gruppo di naufraghi
sulla Tenda 20/9 - Il suo sforzo
tenace, fu anche allora coronato
dal successo - Ella, col mio figlio
Cagna, fu il primo a vedere gli
sperduti - Infine la terza impresa
che è si quasi giorni di viaggio
si svolata a sicurezza in circuito

scritto - Ella lo ha allineato all'Italia, sopra aver tentato la prova per ben quattro volte, senza talvolta mai intimorire dalle difficoltà e dalle avversità -

Quando le opere hanno un limpido linguaggio, le pagine scritte non possono che confermare il giudizio che, per mio conto, mi sono da tempo formato sul Comandante Maldalena - Infatti l'uomo civile intiero in questo libro descritto e autentico, troppo di grande statura si qualifica altrimenti a fatti -

Il Comandante Massalina è un soldato.
Detto questo, Lì è detto tutto.
Uno di quei soldati che il Regime
ha perfezionato, nei quali l'ardi-
mento è illuminato quanto indomabile,
la preparazione tecnica, eguale alla
fermezza del carattere, il senso della
responsabilità sposato con la perfezione
assoluta della disciplina.
Serietà morale, dignità, civiltà,
austerità di costumi, tutte quelle qualità
tutte le quali il volatore non è più
un soldato della Patria, ma uno
sportivo di professione, più o meno abile, o più o meno fortunato.

Il Comandante Maffalmo, vola,
opera, raggiunge le mète, non per le
mie per la Patria che è sempre
più grande dei suoi più grandi
figli! In questa certezza, le confermo
tutto la mio affettuoso e imperituro
e buono lieto di apporre il mio
nome sulla prima pagina del
suo libro -

T.to P.te

Roma, 6 giugno, VIII:

I

IO, «FIOLO PERSO»

Da Bottrighe, ove, nel dicembre 1894, sono venuto al mondo anch'io, passa un fiume: il Po. Anche Pettorazza, altro paesello polesano, nel quale trascorse la mia infanzia, si trova sulle rive di un fiume: l'Adige.

La cosa ha la sua importanza. Non soltanto perché mi doveva accadere, molti anni di poi, nella mia passione di idrovolantista, di considerare il fiume — già ostacolo alle remote trasmigrazioni umane, ai primi contatti tra uomini diversi — come una via tracciata, un campo di fortuna sempre accogliente, purché... si sappia fare; ma anche perché appunto il fiume mi rivelò la mia «vocazione». Non aviatoria, naturalmente, perché di volare allora non si parlava che per burla, ma marinara.

Per andare alla scuola, posta sull'altra riva, dovevo, due volte il giorno, traghettare il fiume.

Anche i miei primi pensieri, inconsciamente, presero per la «via d'acqua». Il fiume conduceva al mare, dunque agli oceani, i quali dividono le grandi terre ove vivono gli uomini, che sono tantissimi, e svariatissimi di colori, di costumi, eccetera; dunque, dappertutto.

Per andare sull'acqua ci vuole la barca.

Quando qualcuna si avviava col favore della corrente,

o la risaliva, aiutandosi con una piccola vela, trainata da due, tre cavalli, io la stavo a considerare con gli occhi sgranati, ammirato. Sopratutto mi attraeva quanto non potevo scorgere: la stiva ov'erano le mercanzie portate di lontano, e le provvigioni; la casetta minuscola come una scatola, alla quale si accedeva per la scaletta di legno, traverso una specie di botola che si richiudeva all'interno, e entro la quale si trovava tutto quanto occorre per navigare: gomene e ordigni svariatissimi; e la cuccetta e le stoviglie; e la bussola, che serviva, nelle notti scure, a quello che comandava la barca.

Il quale, quando pareva che il legno dovesse venire a sbattere il naso contro la riva, dava un colpo di timone, una tastatina alla vela; e tosto la barca con un biangottio sommesso si raddrizzava, come un bestione mansueto.

E quindi poteva andare dove gli piaceva, perché la barca faceva quello che voleva lui...

Bisognava dunque diventare marinaio.

Non lo facevo apposta, ma ne ero convintissimo.

Anzi, qualche volta, già mi ci ero visto, marinaio.

La scuola distava quattro chilometri da casa mia; e giungervi, d'inverno, con la neve, o quando pioveva, non era agevole. Certe volte che all'acqua si univa un dannato vento ululante tra gli alberi, e le scarpe si appiccicavano nella mota, e l'Adige diventava torvo, e di tenere aperto l'ombrello non c'era verso, mi accorgevo della differenza che passa tra un fanciullo e un leone.

Allora, mi fingevo marinaio di lungo corso, intrepidissimo tra le piú terribili furie degli elementi. Mi esaltavo; e l'ombrello, che tirava a scapparsene nel vento, poi s'arrovesciava, come a farmi uno sberleffo, ecco diventava una vela presa nel turbine del maestrale. La trattenevo deciso, l'ammainavo; e la ponevo sott'il braccio. E anche il cappello, che strappava l'elastico, e minacciava di finire chissà dove.

Starmene a testa e faccia nuda, a prendere bravamente i rovesci di pioggia, diventava uno dei miei doveri di capo ciurma...

Era, anche, scomodo. Ma, quando sarei stato marinaio sul serio, avrei avuti gli stivaloni di cuoio al ginocchio e il vestito d'incerata, e non avrei dovuto piú temere di niente.

*

Marinaio, volevo diventare; poi comandante di una bella nave. Se no mi sarebbe toccato rimanere in paese; o anche avrei potuto andare in una città grande, ma per restarvi; e, quando l'avessi vista tutta, non sarebbe piú che una grandissima Pettorazza. E io sarei diventato un uomo come tutti gli altri, e non avrei avuto nulla di straordinario da raccontare.

E allora non c'era gusto.

La spiegazione, naturalmente, me l'ero tenuta per me. Ma, terminati, al Collegio Menegatti di Rovigo, i tre

corsi tecnici, s'avvicinava il momento di andarla a contare a mio padre.

Mi amava immensamente. Alto, segaligno, deciso nel tratto, con una gran fronte e foltissimi capelli riottosi, somigliava a Toscanini. Io questo lo ignoravo, ma ne provavo lo stesso una certa soggezione. Poi, sapevo che col mare aveva un'antica ruggine: perché già altri della mia famiglia, anche il nonno, avevano veleggiato a lungo traverso l'Adriatico; ma ci s'erano frustrata la vita, con poco costrutto.

Come sono lunghe le serate, in provincia, senza luce elettrica, nella stanza fatta per tenere riunita la gente di uno stesso ceppo nella intimità degli affetti, nella continuità dei ricordi, per un giovanetto angustiato dal pensiero di dover spiattellare al papà che vuol fare il marinaio! Al chiaror vago della lampada, tutto assumeva l'aspetto pacato, *definitivo*, delle cose che non i possono concepire diverse da come sono. Mi pareva di star tramando un'evasione, assurda.

Per fortuna, ero notevolmente cocciuto. E l'aver trascorsa l'infanzia in un villaggio ove il consorzio umano era rappresentato da una specie di campionario, probabilmente incompleto ma abbastanza facilmente analizzabile; l'esser poi vissuto tre anni fuor di casa, con coetanei, mi consentiva una certa chiarezza di idee, in virtú della quale giungevo a raccapezzarmi nei complicati colloqui con me stesso, e a perdonarmi di essere quale ero.

Davo di piglio al violino, che avevo imparato a strimpellare in collegio.

Sulla soglia di casa, appoggiato al tronco di un albero, attaccavo una suonatina a orecchio. Il paesello, intorno, sonnecchiava; ma qualche lume sparso, qualche finestra aperta sul buio, me lo svelavano appieno, piú familiare. Di dentro la casa, sovente, m'accompagnavano, con la chitarra, col mandolino, i miei genitori.

I fiori innumerevoli che il babbo classificava coi lor nomi latini e coltivava con tanta cura, mandavano un profumo diffuso, molteplice, intenso; l'aria ne sembrava invasata.

E il violino amico mi decantava tutte le bellezze che c'erano da vedere, gioire, tentare; domani, nell'ignoto che la fantasia pingeva, animava; laggiú oltre l'ombra serena. Una sera, altro che violino!

Saltò fuori il sacramentale «cosa farai», eccetera.

A sentire i miei propositi marinari, mio padre rimase mezzo addolorato e mezzo indignato. La strada che volevo percorrere gli sembrava per l'appunto la piú infida. Aveva, fra maschi e femmine, cinque figli. Gli pareva che, quanto a sistemazione, si cominciasse veramente male, col primogenito.

Marinaio? Che razza di professione era codesta?

Contritissimo, ma deciso a non rinunciare ai miei progetti, tentai di abbozzare un ragionevole programma di vita: corso, imbarco, esperienza, patente di lunga navigazione; quattrini, pensione...

Non attaccava; il babbo voleva risparmiarmi un'esperienza che temeva troppo dura. Si corrucciò.

Perorò, per me, la mamma.

Il mio proposito dava — certo — anche a lei un grande dolore; perché mi sarei messo per una via lungo la quale non le sarebbe stato possibile seguirmi. Ma amava suo marito e suo figlio; e del dolore suo non si poteva accorgere. Disse le parole che potevano rassicurare, rabbonire il papà:

Perché angustiarci vicendevolmente? Certe cose le vuole il destino, che è Dio. Nessuna strada è cattiva quando la si percorre con passione. Io avevo giudizio. Se prima compivo gli studi, non era detto dovessi stare a sfaticare tutta la vita. Avrei potuto avere delle soddisfazioni. Del resto, prima che m'imbarcassi, dovevano passare degli anni; intanto, se proprio era la mia vocazione, potevo iniziare il corso nautico. Lei, che aveva piú tempo, si sarebbe informata, consigliata; avrebbe provveduto...

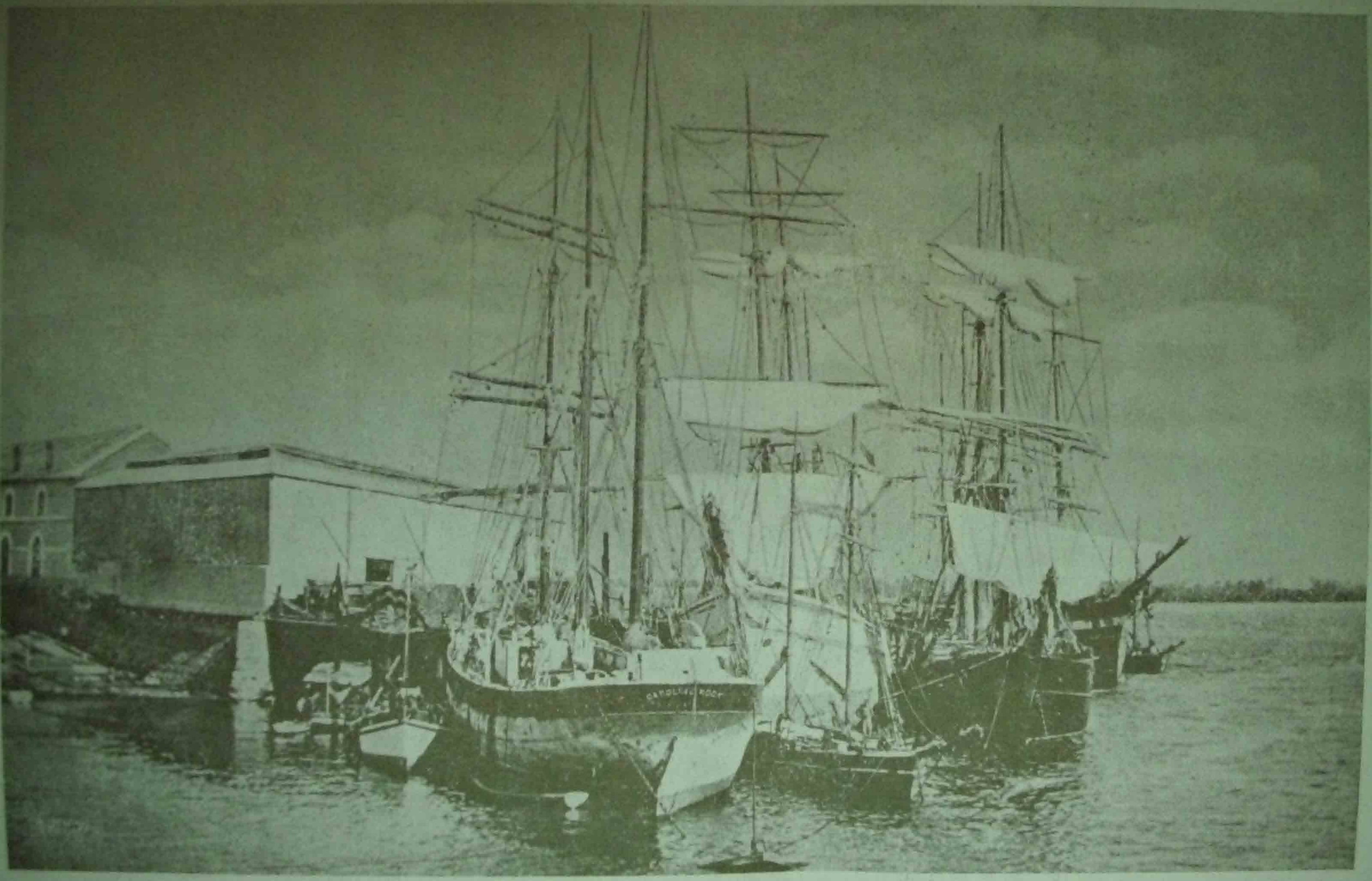
Mio padre — medico — sapeva che le leggi dell'atavismo sono piú complicate di quelle dei suoni; che certe anomalie, discese « per li rami », sbottan fuori ad intermittenze, all'impensata.

Evidentemente, in me rispuntava la passione marinara, come avrebbe potuto risaltar fuori il bernoccolo sul naso di un trisavolo.

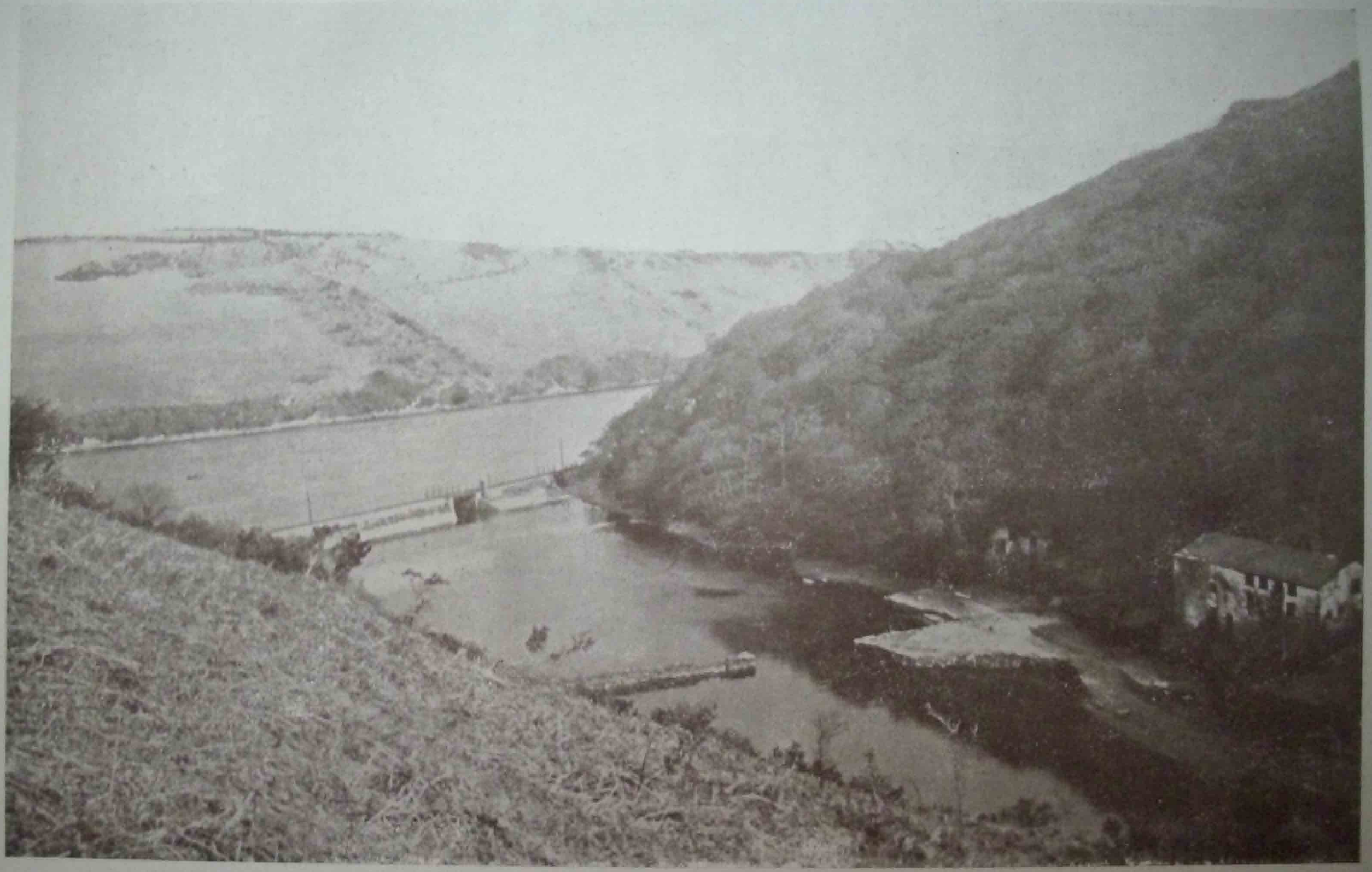
Ricapitolò, per salvare il prestigio:

— *El xe un fiolo perso.*

2. La partenza da Genova, per Cadice, sull'*Ardvar*.



3. Sul Rio de La Plata.



4. La Baia di Fowey.

5. Il *Mascotte*.

II

INIZIAZIONE MARINARA

Che guazzabuglio di pensieri e d'immagini, nella mia... prima notte veneziana! (Tredici anni).

La sveglia mattutina, dopo l'insonnia; il gran daffare, fra festoso e impacciato, di tutti attorno a me; l'ultima visita alla chiesetta. La mamma mi suggeriva le parole buone, belle, da dire alla Madonna; la quale aveva da un lato un cero acceso, dall'altro un lumino, che friggeva, esausto; e, al chiarore dell'alba, che filtrava traverso i vetri alti, patinati di viola, era cosí soave, che pareva rispondesse, lieta del profumo che le mandavano i fiori sparsi nei vasi numerosi.

Poi gli addii; e via, con la mamma, sulla carrozzella «postale». Quanto diletto nell'anima! Anche quel po' d'affanno, una dolcezza. Come la campagna polesana, intorno: disadorna, adagiata in una blanda mestizia fantasiosa, come d'abbandono; e pure ridente nella tersa mattina d'estate. Poi, in treno, da Adria fino a Chioggia, attraverso le paludi; squallide, ma accese di barbagli nelle vaste chiazze d'acqua, che il sole meridiano saettava.

Infine, via col vaporetto, verso Venezia, lungo il litorale di Pellestrina, quello di Malamocco, avendo a si-

nistra la Laguna, a destra il mare ampio, con tante vele policrome, lontane. Il vaporetto pareva galopparsela, sull'acqua. Traballava; alzava, davanti, tanta spuma. Decisamente, mi sentivo impallidire. A bordo c'erano dei marinai, con maglie scure, la pipa, e curiosi berretti sul capo; ragazze che parlavano come se in bocca ci avessero la vainiglia.

A Venezia, quanti colori, anzi tinte, nel pomeriggio splendido! Non avrei mai immaginato ce ne potessero essere tante; e cosí tenui, cosí avvampate, cosí complesse. La Giudecca m'era apparsa esotica, fiabesca. In alto vagava qualche cirro bizzarro, che il sole faceva fosforescente. Nei vicoli, sentivo il mio passo riecheggiare. Quanti ponticelli! Tutti uguali, parevano; pure, ognuno era da guardare. Uguali, ecco, come le signorine che sbucavano d'ogni canto, agitando lievemente la frangia dello scialle.

E il mare! Quanta luce c'era sul mare!

*

— Non manca di niente? *Se ghe ocore qualcossa, el me ciama.* L'acqua da bere sta sul *cantonal*; *quela per lavarse la xe za nel cadin.*

Rassicurai la padrona di casa, che mi richiamava all'acqua dolce.

Tutto in ordine: le coltri rimboccate, lo scendiletto a posto. C'era anche, su una parete, un'oleografia di

rispettabili proporzioni, raffigurante un bastimento « in gran tempesta », con tutte le vele spiegate alla bufera. Una vera imprudenza da parte del capitano. Ma non ci potevo far caso, ché la mia competenza doveva datare dal giorno successivo, inizio del « corso ». Frattanto, l'effetto del quadro, con tante vele maestose, candidissime sullo sfondo cupo del cielo in procella, plumbeo-ruginoso delle acque irate, era veramente considerevole.

Non mancava proprio nulla...

Dal rio, veniva su odor salso e malinconia.

... o forse, qualcosa.

La mamma.

Mai m'era stata tanto vicina quanto in quei giorni. Probabilmente sapeva che il privilegio di avere delle idee, degli ideali, lo si deve pagar caro, particolarmente se i soldi son pochi; provava l'orgoglio, ma anche l'apprensione, e quasi il rimorso, delle madri le quali s'accorgono che il figlio è cresciuto con degli ànsiti, delle volontà che l'appagare sarà faticoso, penoso, e forse impossibile. Aveva raddoppiato il dono della sua tenerezza. Aveva pensato a tutto, provveduto a tutto, eliminando con grande semplicità ogni complicazione.

Durante il viaggio, continuamente mi sorrideva, mi consigliava, m'incoraggiava. Che bellezza, in treno, soli nello scompartimento! Avevamo anche fatto il « duetto ».

— *Umbertino, dove vai?*

Interrogava scherzosa la mamma, sull'aria d'una vec-

chia canzone, ricordo della sua giovinezza, trascorsa in Lombardia.

Ed io, serio:

— *Vado a fare il marinar!...*

Adesso era lontana. Strano: non me ne rattristai. A ritrovarmi solo, tra pareti straniere, come all'inizio d'una lunga strada attraente, provavo un senso nuovo, scapricciato, di libertà, di novità; e come di vigoria. Ma soprattutto di responsabilità. I pensieri mi scorrevano per la testa piú compiuti, definiti del solito; e tuttavia piú piani, piú « fluidi ».

Toccava a me. Bisogna studiare, irrobustirsi, « imparare ad aver coraggio », preservare « tutte » le energie, per dedicarle integre al mio scopo.

Conclusi rapido, perché m'addormentai.

E sognai.

Rividi la barca della mia infanzia, greve, scura fra le verdi rive dell'Adige. Lentamente si trasformò, ingigantí; divenne un grande veliero, irto di alberi, candido di tante vele spiegate. Sopravvenne un'iradiddio di mare di lampi di tuoni. Io me ne stavo tra le ondate, a dirigere la manovra, giubilante... Poi fu un bastimento, piú bello di quanti ne avessi intravisti il mattino, al largo; il superbo transatlantico, col motore potente, con tanti « piani », tante scale, e moltissime finestrelle tonde sul mare.

★

Col sogno si galoppa.

Il mattino mi risovvenni di non essere che un neo-allievo dell'Istituto nautico « Paolo Sarpi ».

Sezione, per grazia di Dio, capitani.

Bisognava studiare.

— *Se no li studia no li 'impara, ah!* — Sentenziava il professor Naccari, insegnante di astronautica, tutto gambe braccia naso, pieno di bonomia ad onta dell'astrusità della sua scienza, e della rinomanza mondiale.

— *I mati no i farà mai cariera; fio mio, sta atento, se no te mando via* — aggiungeva il Preside, paterno, esuberante particolarmente nella pancetta, burbero-benefico di pretta marca veneta. Mi ci misi di ottima voglia.

Imparare a conoscere i venti, le correnti, a distinguere le stelle per trarne norma al cammino, mi piaceva molto. I racconti delle audaci imprese marinare, della vita e delle gesta dei grandi navigatori, m'appassionavano piú dei romanzi di strabilianti avventure immaginarie.

Le lezioni di manovra e attrezzatura navale, poi, sempre interessanti, diventavano sovente spassosissime.

Si svolgevano esse in una vasta sala terrena, ove erano riuniti i piú svariati tipi di strumenti nautici, imbarcazioni; di proporzioni ridotte, ma non tanto da non consentire le acconce manovre. A spiegare e dirigere le quali il vecchio « Don Ciccio » s'infervorava siffattamente, che gli pareva d'essere tornato ai suoi begli anni, quan-

do era ufficiale della marina borbonica; e manovrava... di nostalgia, sostituendo alla già complicata terminologia che egli stesso aveva insegnata, il suo gergo in disuso, d'antico lupo di mare.

Noi ne approfittavamo per combinargli le piú strampalate manovre che mai si fosser viste. Don Ciccio bronchiava, poi ripigliava a illustrare la «sittuazzione», ad assegnare le mansioni, a schioccare ordini; ma si vedeva sventagliare sul capo proprio la vela che doveva essere ammainata, e accartocciare quella che il gagliardo vento immaginato se lo sarebbe preso tutto, buono.

Allora si spazientiva, ci trattava di zucconi e di perversi. E noi a scusarci, che non sapevamo che per «imbrogliare» intendesse «chiudere», e che il «parrocchetto» fosse «la gabbia volante».

Dunque, per soprammercato, il torto era suo — *sacristi* —, di lui, che a maneggiar vele e guidar navi, piú che sui libri, aveva imparato in mare, e cinquant'anni prima che noi fossimo nati.

Si arrabbiava, Don Ciccio; ci minacciava coi pugni ancor saldi, e si lasciava scappare qualche moccolo partenopeo.

*

Altro sollazzo: salire sugli alberi delle navi.

Appena libero dalle cure della «teoria», m'avviavo con un compagno verso il porto mercantile, in cerca

delle piú alte cime, da salire. La scelta era fatta ancor prima di giungere alle banchine. C'incitavamo: « All'arrembaggio! »; e via da un legno all'altro, fra l'abbaiare degli immancabili cani di bordo, servendoci talora dei cavi tesi tra l'uno e l'altro scafo.

Costituiva, anche questo, un utile esercizio.

Ma il bello era arrampicarsi su per le sàrtie, possibilmente senza averne domandato il permesso; sgattaiolare, col naso per aria e la schiena al mare, traverso le « riggie », per raggiungere la coffa e la crocietta, cioè i pianerottoli della situazione; fare una camminatina lungo i pennoni. Talvolta, nel bel mezzo della scalata furtiva, saltava fuori qualche marinaio del veliero, il quale sintetizzava con ben torniti improperi la sua assoluta convinzione che le sàrtie non son fatte per gli studentelli. Se proprio esagerava nelle argomentazioni, si vedeva ricambiato d'uno sberleffo. Allora, per non buscarle, bisognava, nella discesa, lavorare, oltre che di gambe e di braccia, di diplomazia.

Noi facevamo il corso *nau-ti-co*; e d'esercitarci con le sàrtie — diavolo — ce l'aveva ordinato il professore...

Se quello s'ostinava a non volerla capire, magari perché bulgaro o svedese, e non smetteva i propositi cazzottatori, da bravi ragazzi, venivamo a patti:

— O vi scostate di tanto — (il necessario a potercela svignare) — o torniamo su.

*

La domenica, il programma era anche piú simpatico.

Il mio amico Galeazzi aveva, fra i beni di famiglia, un « cutter »; io provvedevo le cibarie, e tutt'e due pensavamo alla manovra. Ci s'avviava felici, col favore della maretta, sulle acque argentee, fuori della laguna, verso Treponti, Torcello. Poi ci ritrovavamo a tu per tu coi piú vasti orizzonti. Dove si va? Alle Canarie o alla Nuova Guinea? Fin che eravamo nell'Adriatico, s'aveva tempo a decidere; tuttavia la discussione si faceva accanita, a base di monsoni, di coordinate, di correnti.

Per fortuna, sopravveniva la bassa marea; e d'intorno emergevano, come per incantesimo, isolette di sabbia. Tornava il perfetto accordo. Procedevamo alle indispensabili operazioni di scandaglio del fondo marino, buttavamo l'àncora, approdavamo nell'isola — ahimé! — disabitata. A colorir l'avventura soccorrevano i granchi. Ammazzatili, passavamo alle esequie. L'amico salmodiava; io traevo dal violino la piú straziante « Marcia funebre » marca Chopin che mai siasi udita.

*

Certa domenica, con Attilio Bocca, fido compagno di studi e di passatempi, per poco non sperimentammo un naufragio autentico.

Avevamo salpato di buon'ora; per remoti lidi, ma ben

decisi a riessere alla pensione per la cena. Filammo ottimamente al largo, col vento in poppa. Il maestrale, però, non smise neanche quando si trattava d'invertire la rotta, verso terra. Anzi, aumentò; il mare ingrossava a vista d'occhio.

Tutta notte, un po' scossi nella nostra baldanza di navigatori, ci ingegnammo a tradurre in pratica i saggi ammaestramenti di Don Ciccio. Il quale, del resto, ammoniva che, quando proprio il vento è avverso, non resta che mettersi alla cappa, e «tirare a campà», cioè badare a tenere «in piedi» la barca.

Il male si era che tutto il mangiabile era stato divorato da un bel po'.

Finalmente, sul far dell'alba, rabbonito il vento, potemmo drizzare la prora ardita verso l'approdo.

Gioia breve. Scorgemmo la fida barchetta, con la quale il mattino avevamo raggiunto il «cutter» sdegnoso dei bassifondi: assicurata a un gavitello: si dondolava placida alla blanda maretta.

Da quante mai ore stava lí ad aspettarci, poveri noi? Almeno una ventina; a sette soldi l'ora, saltava fuori una cifra astronomica.

Vuotammo le scarselle; a mala pena arrivavamo alla metà. Con la migliore buona voglia, non ce la facevamo; assolutamente.

La constatazione catastrofica ci mise in pace con la coscienza; per cui l'angoscia che ci aveva invasi alla vista della barchetta sorniona, che ballonzolava al ritmo di

un invisibile tassametro, svaní. Poiché tanto da pagare il noleggio non ce l'avevamo, non restava che rimandare la faccenda a tempi migliori. Però, andarla a contare a quel buon uomo che indubbiamente già stava imprecando contro di noi, che certo eravamo andati in malora insieme alla sua preziosa « Annamaria », ridipinta da un mese, non era igienico.

Pertanto, ormeggiato fuori mano il *cutter*, ricorremmo alla barca; ma, come fummo ad una cinquantina di metri dalla riva, l'assicurammo alla peggio, fin che il padrone fosse venuto a riprendersela; e ce la svignammo a guazzo.

Alla pensione, ove la notte era passata in ansia, ci videro riapparire cosí zuppi, che non si volevano convincere che il « dramma », se mai, non era avvenuto in alto mare; e che avevamo assai piú urgenza di bistecche che di cordiali.

III

SI COMINCIA COSÍ COSÍ

Il «Leone» era veramente un superbo veliero; piccolo, ma dalla sagoma snella, elegante; con lo scafo nero lucidissimo, sul quale spiccava, a prua, una bianca figura di donna, soffusa di rosa nei punti salienti, protesa a tuffarsi nell'onde.

E andava a Tripoli d'Africa, turca!

Lo stavo a considerare, nella frescura dell'alba, con orgogliosa ammirazione. Mi pareva che essere lí per andarci su, col cuore in pace dopo l'ottimo esito di quel primo anno di corso, fosse proprio singolare, meraviglioso; piú che se la naiade di legno mi avesse fatto cenno col velo di lacca che le serpeggiava su per una gamba.

Ero imminchionito dalla gioia.

— *Umbertino, dove vai?* — celiava la mamma.

— *Vado a Tripoli in velier!...*

*

Questa prospettiva dell'approdo in terra straniera, in un altro continente, mi inebriò, appena salpato, e per oltre un'ora. I miei pensieri erano dorati, scintillanti;

come l'acqua sotto il sole mattutino di luglio il quale la dardeggiava, la picchiettava, la faceva gioiosa e irrequieta; pareva, piú lungi, sciamarvi sopra.

L'aspra aria salmastra mi s'avventava su per le nari, mi invadeva i polmoni. Le pupille erano ebre di luce.

La Natura cela, con le fatali potenze avverse, arcane forze benefiche; ed ama prodigarle a chi s'avventura fuor dal chiuso delle sue pareti, delle consuetudini stantie, ansioso di tripudio e di cimento; per sorreggerlo e aizzarlo, per moltiplicargli l'ardire, e la tenacia, e l'impeto. In alto mare, questi magnetici fluidi, esaltanti come l'amore, sembran talora investire col salino, affiorare da profondità abissali; esser come una linfa nascosta, un succo incorrotto; quasi tra i marosi fosse la semente eterna della nostra vita primordiale, millenaria, indomabile; alla quale ci troviamo d'improvviso ricongiunti; virgulti, o vertice.

Mi sentivo, nel corpo ringagliardito, l'anima rutilante...

*

Cambiò, il vento. Si mise a spirar forte da Nord. Il mare divenne burrascoso. Il veliero sembrava ubriaco.

Anch'io.

Dalla testa i rosei pensieri dileguarono, le fantasie svanirono; mi si fece pesa. Il corpo, pervaso da un senso di malessere, cominciò a sbandare, in cerca di un equi-

librio. I visceri iniziarono una sarabanda sconclusionata. Mi pareva d'aver nella pancia una fisarmonica; e che le budella facessero da soffietto.

M'affacciai, dal bordo, sul mare; pallido; non d'ira.

Riversai sul colpevole la mia amarezza.

Si cominciava veramente male.

Anche per sfuggire alle beffe dei marinai, mi rifugiai in cuccetta, a succhiare una buccia di limone.

Ahimé! Il mare, tanto seducente visto da terra, era davvero *insopportabile* considerato dal cassero di una nave in rotta!

Supino, digiuno, sfatto, m'assalse la malinconia. Persino l'amico violino, chiuso nella sua custodia, pareva a ogni sobbalzo mandasse, fra corda e corda, un'invocazione lamentosa.

La constatazione che, in cospetto dei marosi, anche vestito d'incerata, non ero che un vulnerabilissimo giovinetto, che la debolezza mi pervadeva dall'imo, mi avvilí maledettamente. Se un Saggio di bianco pelo fosse sorto d'improvviso a rivelarmi che il male piú terribile è — sempre — quello che s'annida in noi, non n'avrei avuto piú sgomento che dalla burrasca che mi s'era scatenata dentro, per *simpatia* con quella del mare.

Per fortuna, poiché veramente s'era trovato a lottare contro un vento infame, e poteva sopravvenire di peggio, il « Leone » riparò in un'insenatura, s'ancorò al sicuro.

Confidai al capitano che, anziché soffrire tutta la vita come in quel giorno, avrei preferito esser lasciato a terra.

★

Superato, con qualche ora di sonno, il collasso fisico, mi risvegliai quasi ilare.

Ancora tutti dormivano; l'alba appena accennava. Una serenità fresca alitava sul piccolo golfo istriano, cinto da un breve arco di colli ammantati di verzura. L'acqua del mare, prigioniera, ombrata, sembrava di velluto, e consistente; pareva ci si sarebbe potuti adagiare sopra, lasciarsi cullare da quel lento ondeggiamento, che disegnava sulla superficie il rilievo di larghi semicerchi, quasi la corrente che veniva dal largo la vellicasse, sotto, dandole brividi di piacere.

Che ottima cosa, la vita; e il mare!

Rinunciare al viaggio e ai bei sogni? Mi sarebbe parso, ora, coi visceri a posto, inaudito.

Rimasi, « leoninamente », sul « Leone ».

E, mentre venivano tolti gli ormeggi, e la riva s'allontanava, mi pareva d'aver scoperto un mio « modo » di concepire la vita:

Cosí: un'àncora salpata affinché, dopo la sosta breve, l'onda riprenda il suo gioco alterno contro lo scafo; una vela innalzata alla buona e alla mala ventura; un timone perché, fin dove può giungere, la volontà valga. In

qualche punto nascosto di sé, sempre, un'ansia di bellezza, una speranza di prodezza.

Per il momento, bisognava rifarsi una reputazione presso la ciurma.

Mi abituai presto alla vita di bordo, alle dure fatiche, al rollio, al beccheggio; imparai a camminare scalzo per la tolda senza incespicare nelle gomene, a mantenere sempre un ragionevole equilibrio, a maneggiare l'ago per le vele, il frettazzo e la redazza, a spingermi fino all'estremità dei pennoni per legare le vele anche quando il mare era in agitazione; a nuotare, remare, saltare da un canotto all'altro.

In navigazione o all'àncora, c'era sempre molto da faticare; poco tempo restava per inseguire chimère. L'ambiente, del resto, era tutt'altro che propizio ai sentimentalismi.

Però, sul veliero ove spesso la salvezza sta nella sagacia, nella fermezza virile; in mezzo a quella gente burbera sempre tesa allo sforzo rude, imparai cose importantissime: a lavorare, a pazientare, a tacere, ad ubbidire. E, il giorno in cui il capitano, dinanzi agli altri dell'equipaggio, mi chiamò « marinaio », dicendomi che avrei imparato a comandare, mi convinsi che la felicità non è un'opinione.

*

Tornai a Pettorazza, dopo tre mesi di vagabondaggio pel Mediterraneo, « vittorioso », abbronzato, allegrissimo, irrobustito, anche nel carattere. Tutti si persuasero che veramente la vita sulle onde mi si confaceva, che dovevo continuare gli studi nautici.

Nelle vacanze successive, altro viaggetto; nuova, piú interessante scorribanda nel Mediterraneo, fino alle isole Egee, al Canale di Suez, col « Cremona », grosso bastimento in ferro.

Il quale aveva solcati tutti gli oceani; poi, ancora gagliardissimo e smanioso d'audacie, s'era visto ridotto alla mediocrità. Senza colpa; sol perché gli armatori, che sono gli arbitri del destino dei piroscafi, trovavano che rendeva di piú a fargli far la spola innanzi e indietro, a imbarcare e sbarcare mercanzie nei tre o quattro scali ormai notissimi, lungo il consueto cammino, sul quale piú d'una volta aveva lasciata vernice e impeciatura; e qualche pennone, qualche brano di tela troppo tesa. Senza gusto di vera lotta. Per uno stupido agguato delle correnti; per quegli intoppi che ci sono anche sulle piú pacifiche rotte e che, se possono servire alla gloria delle tartane, sono uno sfottimento per le navi di lungo corso, che non hanno bisogno di solletico sotto la carena; e per le quali cavarsela con un'ammaccatura non è una soddisfazione.

Io, che in questa seconda crociera, negletto il fret-

tazzo, m'ero soprattutto dedicato a quanto poteva contribuire alla mia cultura marinara, a farmi acquistare padronanza degli strumenti di bordo, non sapevo di malinconie del « Cremona ». Solo, quando, nelle notti piú stellate o piú fosche, il possente veliero balzava sull'onde con tutte le vele spiegate, e i cordami erano come nervi tesi, mi sembrava l'avesse preso la smania di sbarazzarsi del timoniere, di romper la consegna, avventarsi nell'Oceano; e andare alla disperata, fin che avesse vento nelle vele, un albero ritto.

Anche mi sembrava un uccello dalle grandissime ali candide, lanciato all'inseguimento di una preda che veloce s'appiattasse nell'oscurità; misteriosa; come quella che nell'intimo ognuno persegue, e non sa quale.

IV

IL DIPLOMA IN TASCA

Mi pareva troppo lento, il treno sferragliante nell'afa d'agosto. Dal tetto del vagone, basso, traverso il vetro unto, si diffondeva un chiarore stentato, torbo. Nel cavo della lampada ballavano lacrime d'olio.

Fuori, il paesaggio era annegato nelle tenebre; niente altro che il rilievo di qualche chiazza piú scura, il bianco degli isolatori, l'ossessionante trama dei fili, lo scintillio d'un lume lontano.

I miei compagni di viaggio erano quasi tutti emigranti; come tanti ce n'erano, italiani, ancora qualche decennio fa. Cominciarono a parlare dell'America. Chi vi s'avviava per la prima volta; chi vi tornava, triste, dopo aver rivista la sua terra, i parenti. Piú d'uno aveva riabbracciata dopo anni la sua donna; la quale, ora, sarebbe rimasta altri anni in paese; ad aspettare; a tirare su il marmocchio che — chissà — sarebbe forse nato. I quattrini, il marito, lontano, avrebbe pensato a mandarli. Perché non mancasse di nulla.

Di nulla...

Sentivo la necessità di sfuggire al mio silenzio, nel quale turbinavano troppi ricordi, raccomandazioni, affetti, preoccupazioni; di familiarizzare con quegli uo-

mini ai quali mi trovavo accomunato dal desiderio di spendere con parsimonia i soldi che m'avevano dati a casa: gli ultimi. Ormai, ottenuto il « diploma », dovevo pensare a cavarmela.

M'insinuai nella discussione: anch'io andavo in America...

Mi considerarono con pronta simpatia.

— *Così giovane? E con che bastimento, in qual parte?*

Non sapevo. Degli amici m'avevano assicurato che un imbarco lo avrei trovato. Pel Nord o pel Sud, poco contava; per me, l'importante era navigare, perché, per diventare ufficiale nella Marina Mercantile, mi ci volevano quattro anni di servizio a bordo d'un veliero, e due almeno fuori del Mediterraneo, sull'Oceano.

Mi augurarono di ritrasportarli in Patria, un giorno non troppo lontano, su un piroscafo comandato da me...

*

Genova.

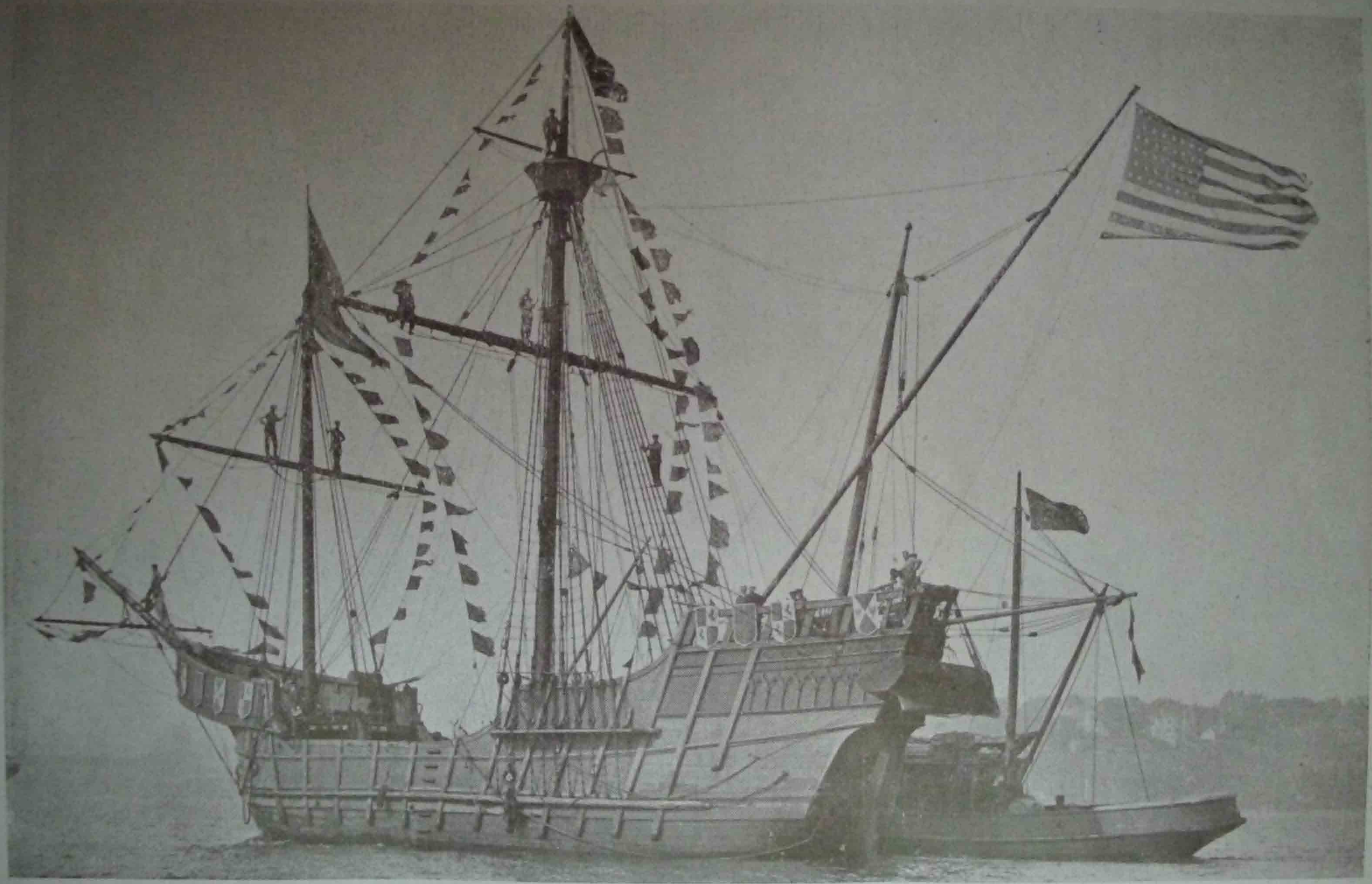
Un brusco risveglio dal tardo assopimento. Ognuno ebbe da fare ad affardellare le cose sue, a caricarsene.

— *Buona fortuna!*

— ... *arrivederci!*

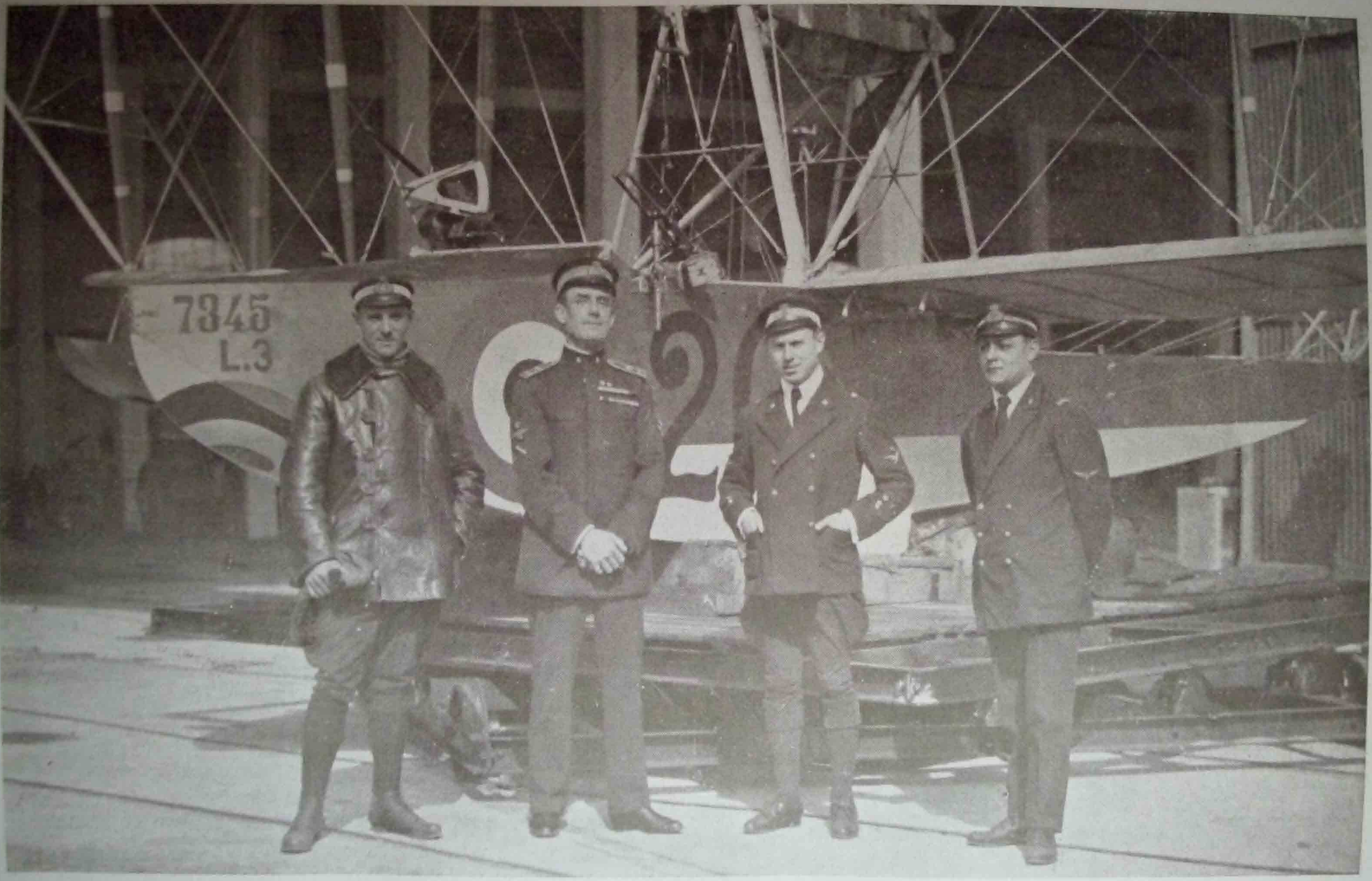
Mi ritrovai fra le colonne della Stazione Principe; m'affrettai giú per le viuzze in discesa, impaziente di risentirmi le gambe in azione dopo la lunga costrizione sul treno, smanioso del mare. Finii alle Calate San Lazzaro.

6. Maddalena, diciannovenne, primo ufficiale a bordo del *Mascotte*.



7. La *Santa Maria*, riproduzione fedele della caravella di Colombo, destinata all'Esposizione Colombiana di San Francisco (1914).

8. Nelle vicinanze di Boston.



9. Da sinistra a destra: Maddalena, Denti di Piraino, De Pinedo, Jaccarino, dopo un volo su Cattaro (5 aprile 1918).

L'aria era trasparentissima, aspra, ventosa. Le sirene ululavano da ogni parte; e d'ogni parte sopravveniva gente; s'incrociavano marinai, in divisa e senza, scaricatori, operai scamiciati, muscolosi, dal viso bronzeo; parecchi erano veramente erculei, molti stranieri. Schioccavano saluti rapidi, interiezioni monosillabiche, lazzi.

La fiumana rigurgitante si riversava nei cantieri, nei magazzeni; la gente di mare invadeva le calate, i ponti, proseguiva. Mi pareva d'essere trasportato sempre piú innanzi, nel frastuono del porto ormai in piena attività. Che incessante andirivieni di barche, vaporetti, chiatte, battelli, rimorchiatori; quanti velieri; che groviglio di sàrtie e cordami, che selva di alberi, antenne, pennoni, in ogni bacino!

Dio, Dio, quante vele spiegate, quante prore, per salpare!...

*

Però gli amici non poterono darmi che qualche vago affidamento, un paio d'indirizzi.

Salii le scale di un'agenzia di navigazione, di un'altra; mi presentai agli armatori; invano.

Conobbi le delusioni, le amarezze, la snervante trafila di tentativi inutili, di preghiere inascoltate, di umiliazioni, per la quale sono passati molti ufficiali delle nostre navi da traffico; usciti dalla scuola pieni di entusiasmo, ma poi abbandonati a loro stessi, con un diploma che non

avrebbe avuto valore che dopo un quadriennio di navigazione, e costretti a mendicare l'imbarco, che il piú spesso non si riusciva ad ottenere senza un'influente raccomandazione.

La Marina Mercantile italiana s'è visti sottratti giovani promettenti, indotti a rinunziare alla carriera del mare dalla massima difficoltà incontrata fin dall'inizio. Per decenni. Fin che il Governo Fascista non si occupò anche di questo, e provvide a che i volonterosi attratti dagli studi nautici, destinati a formare lo stato maggiore delle nostre navi, lembi di Patria nelle terre piú lontane, sulle quali converge l'attenzione di tutte le genti, potessero addestrarsi a bordo delle navi-scuola, iniziare la carriera con l'accurata preparazione indispensabile a ben assolvere il loro compito. Il quale, particolarmente per i comandanti dei moderni giganteschi transatlantici, che trasportano migliaia di passeggeri, è tra i piú gravi di responsabilità e, per la complessità di attitudini necessarie, tra i piú difficili.

Furono giorni amari.

Come diversa m'appariva Genova, tanto mutevole da quartiere a quartiere, dalla Marina ai colli, cosí asserragliata fra l'Appennino e i moli, cosí gagliarda persino di tinte, da Venezia, dov'era trascorsa la mia infanzia: accogliente, sussurrante; che a ogni svolto palesava una bellezza nuova, ma sempre sua, e quasi con ritrosía, come per un'improvvisata gentile. Come diversa questa maschia gente indefessa, che sembrava mi gridasse « sbri-

gatela, come me la sbrigo io» dalla premurosa gente veneziana, che veniva incontro con un «comanda?» anche alla timidezza del bimbo!

Probabilmente, perché a Genova non ero piú studente; avevo bisogno di qualcuno, di qualcosa; per la mia carriera, per lavorare.

Altra solfa.

Contro gl'impedimenti nuovi, nulla sembrava valere la volontà; il bel sogno d'azzurro minacciava di svanire; e, a confessarlo a casa, c'era da sentirsi dire: «torna». La vita prendeva aspetti insospettati, lo spirito era turbato. Bisognava reagire, altrimenti l'energia si sfaldava.

Tornavo a fare la spola fra i velieri in allestimento.

*

Finalmente, armatori e capitano dell'«Ardvar», grosso veliero a tre alberi attorno al quale ronzavo da un pezzo, perché, dalle cure che gli venivano prodigate, appariva evidente che doveva tenere il mare parecchio tempo, cominciarono a prendere in qualche considerazione le mie profferte, e si spinsero fino a tenermi questo discorso:

«Lei, con complessivi sei mesi di navigazione al suo attivo, non può certo pretendere di fare l'ufficiale di bordo. Per il momento, i suoi studi non valgono un cavolo. Bisogna che mangi ancora molta galletta; che sappia fare di tutto, si erudisca nell'uso del verricello, della stoppa, del catrame, del pennello, eccetera. Dunque, po-

tremo anche vedere d'imbarcarla, ma naturalmente senza corrisponderle un soldo: avrà vitto e alloggio *gratis*».

Le complicazioni venali erano cosí escluse, con estrema semplicità.

Non potevo, evidentemente, compiacermene; ma ne avevo abbastanza di rimanere in ozio. Mi limitai a chiedere quale era la mèta del prossimo viaggio. Mi risposero con un gesto che significava: «lontano», e lasciava sperare che m'avrebbero portato oltre Oceano, verso l'America.

Senza paga; cioè, press'a poco, al verde.

Accettai; assicurai che avrei fatto di tutto, che sarebbero stati contenti di me.

E l'intera notte, tant'era la gioia, non dormii.

Diedi fondo al patrimonio per munirmi di un bel sestante, di un binocolo egregio, di carte geografiche e portolani.

Poiché l'«Ardvar» era ormeggiato distante dalla città, già ci si doveva restare a mangiare e dormire, come fossimo stati in navigazione. Cosí cominciai subito la vita di bordo; il che presentava dei vantaggi anche dal punto di vista finanziario. Mi potevo dunque considerare quel che si dice un uomo a posto. Solo, ero impaziente di partire; di sapere, almeno, quando avrei potuto vedere la terra slontanare. Osai chiederne al capitano. Mi sentii rispondere:

— *Partiremo quando partiremo, caro giovanotto. Lei non si preoccupi di questo, e pensi a lavorare.*

10. (10 settembre 1917) - Una grossa torpedine lanciata contro il Ponte di Metali (fronte albanese). La bomba che, nella sua traiettoria, è ancora lontana dal bersaglio (la fotografia è stata presa da 2.500 metri d'altezza), è esattamente visibile.

11. Brindisi 1918 - Ritorno, a notte, da un'azione di guerra.

12. Durazzo fotografata da 2000 metri, nel corso del bombardamento del 16 luglio 1917.
Si vedono nitidamente le vampe delle bombe scoppiate vicinissimo alle navi ancorate nella rada.

13. Brindisi 1918 - La pattuglia da caccia Maddalena.

Ce n'era, del lavoro! Una lunga crocera in Oceano è sempre un andare quasi alla ventura, affidati alla benignità del vento e delle correnti, all'ardimento e alla perizia del comandante. Si sa ove si dovrebbe arrivare, si stabilisce con ogni cura la rotta piú conveniente; ma quali diversioni si renderanno necessarie, ove si potrà far scalo, quando la mèta sarà raggiunta, sono cose in cui ha troppa parte il destino. Bisogna quindi tenersi pronti ad ogni evenienza, essere attrezzati per tutte le stagioni, fingere che la terraferma stia in un altro pianeta.

Come tutto fu pronto, seppi che il veliero doveva portarsi a Cadice, per imbarcare un carico di sale da portare nell'America del Sud. Ebbi giusto il tempo di munirmi di una grammatica e di un dizionario.

Per andare d'accordo con gli Spagnoli.

V

L'AMERICA!

– Ehi, giovanotto, non avete sentita la campana del cambio di guardia?

Era la voce del primo ufficiale. Parlava con me. Sbottai fuori dalla cabina, incespicando un'ennesima volta in quel maledetto rialzo a forma di gradino, destinato ad impedire l'entrata dell'acqua, e a procurarmi ammaccature.

Raggiunsi il mio posto di guardia a prua.

Attenzione a segnalare con la campana gli eventuali fanali di altri natanti avvistati diritti a prua. Non distrarsi; occhi bene aperti sul buio, alla ricerca dei fanali: rossi, verdi, bianchi.

Bene. Però ancora, dentro gli occhi, persisteva la visione di Genova, cosí imponente e allettante vista dal largo, che rapidamente slontanava, s'annebbiava nelle brume del mattino novembrino, si dileguava. Del tutto?

Mi rigirai istintivamente a guardare. Nulla piú. Anche il Litorale magnifico, con la sua tenace primavera di alberi ancora verdissimi, di giardini tuttora fioriti, sparito. Tutto attorno, solo acque, deserte. Cosí sarebbe stato per mesi e mesi. Ben potevo dirmi marinaio, finalmente...

Che stupida, questa malinconia che veniva a farmi il solletico in gola! Bisognava « farsi » al piú presto la psicologia dei miei quindici compagni di bordo; pei quali star lontani da casa per anni, vivere in solitudine sull'onde, costituiva la normalità.

Guardare innanzi; se no veniva addosso l'ipocondria, brutto malanno. Guardare all'avvenire. Come suggestivo! Spagna, spagnole, Sudamerica, Pampas, pamperos... Mille immagini colorate parevano susseguirsi sullo schermo dell'orizzonte, laggiú, ove il sole, calando, folleggiava con le nuvole sparse.

*

Una vera bazza il mare tanto calmo, i venti cosí benigni, per otto giorni, anche durante la traversata del malfamato Golfo del Leone; ma anche una monotonia. Un diversivo me l'auguravo.

Venne. Certa notte, mentre, sorpassate le Baleari, ci appressavamo allo Stretto di Gibilterra, il Mediterraneo improvvisamente s'infuriò.

Corremmo tutti ad aiutare i compagni di guardia. Tirava un vento gagliardo, contrario alla rotta, che squassava gli alberi, fischiava fra le sàrtie. Sulla coperta, inondata dall'acqua, nell'oscurità, dovemmo prodigarci indefessamente ad ammainare vele, rafforzare scotte, mure, arrizzare il materiale; a manovrare con decisione. Il mattino, il bastimento era alla cappa, in piena tempesta. Il

vento persisteva avverso, le onde, enormi, portavano inevitabilmente il veliero contro la terra, che si sapeva vicina, ma restava nascosta dalla pioggia, tra la fòschia.

Verso mezzogiorno, un biancheggiare di spume fra l'onde, a prua, nella direzione del vento, rivelò l'imminenza del pericolo.

L'« Ardvar » si trovava intrappolato fra la spiaggia bassa e invisibile da un lato, e gli scogli affioranti, dall'altro. Contro quegli scogli aguzzi, qualche anno innanzi, pur con tempo chiaro e mare calmo, era andato a cozzare il « Sirio », grosso bastimento a motore; e subitamente si era inabissato; e, nonostante i suoi ottimi mezzi di salvataggio, pochi erano scampati.

Accidenti ai diversivi!...

Non si poteva aiutare la marcia in avanti del brigantino che con qualche vela di fiocco; a spiegare al vento quelle di strallo c'era da vedere gli alberi schiantarsi; i cavi di manovra dei pennoni e delle vele sparivano continuamente sott'acqua. La nave era preda pressoché inerte delle onde, che la sballottavano d'ogni parte, spazzavano la coperta. I timonieri non ce la facevano piú a governare col timone, il quale, squassato dai marosi, imprimeva alla grossa ruota oscillazioni che schiantavano le braccia.

Il pensiero della inanità d'ogni sforzo già disorientava i marinai; già qualcuno stava per abbandonare il suo posto.

In quel punto, s'udí la voce del vecchio capitano soverchiare l'ululo del vento, il fragore delle ondate.

— *Orza tutto! Molla! Passa la randa!*

Ogni indecisione scomparve; la manovra fu eseguita prontamente.

E, fra il biancheggiare dei marosi, in mezzo al turbinare degli spruzzi salini, si vide il veliero ubbidire, con un ruggito, volgersi maestoso verso il largo, come se una mano ciclopica l'avesse agguantato a prua, lo trascinasse con una forza, una volontà irresistibili. Passò accanto agli scogli, radendoli; e ogni ondata sembrava dovesse scaraventarlo su di essi, in perdizione; ma l'onda poi si ritraeva, lasciando sempre a galla l'« Ardvar », docile allo sforzo della vela e del timone.

Al tramonto, Capo Palos era doppiato, ogni pericolo scongiurato. In tutti noi era quell'allegrezza piena, giuliva, che pervade gli uomini dopo il cimento superato, la vittoria.

Io ero mezzo intontito da quell'avvicendarsi di « cose » veramente nuove. Per lunghe ore avevo tenuto il mio posto presso i timonieri, aggrappato al sostegno della bussola per non essere scaraventato in mare. Un po' di « fifa », naturalmente, nel momento critico, l'avevo provata; ma, guardando il capitano sempre impassibile nel viso incartapecorito dal salino, sentivo che quell'uomo burbero, dagli occhi vividi, che pareva una sfinge, sarebbe riuscito a cavarsela.

Ora, avrei voluto dirgli la mia ammirazione. Ma a bordo le congratulazioni non s'usano. Il « lupo di mare » mi interruppe:

— Questo è niente, caro giovanotto! Ne vedrà delle belle, navigando con noi! Qui, siamo ancora in Mediterraneo; noi siamo abituati a trattare questo mare come un ragazzo scapestrato. È dell'Oceano, che bisogna qualche volta temere!

*

L'incidente, che rivelò la resistenza della nave e il carattere degli uomini, fu il vero battesimo del veliero e dell'equipaggio. Da quel giorno a bordo ci sentimmo accomunati dalla fiducia nel capitano e nella nostra buona volontà.

Seguirono giorni lieti. Superato lo Stretto di Gibilterra, una splendida mattina l'« Ardvar » uscí nell'Atlantico.

Ci accompagnava una brezza tesa e profumata; tutte le vele erano bordate al vento; le onde, lunghe, provenienti dal largo, quasi esauste, cullavano simpaticamente la nave.

A trovarmi finalmente sul grande Oceano, al cospetto dell'immensa distesa cerulea, m'esaltavo. Mi pareva impossibile che nulla, in definitiva, fosse mutato; che il turchino e l'odor salso non fossero piú intensi che in Mediterraneo. Sopperiva la suggestione a farmi apparire persino me stesso qualcosa di piú notevole, oltre le *Colonne d'Ercole*; a rendere piú seducente il primo approdo « oceanico ».

*

Cadice non deluse.

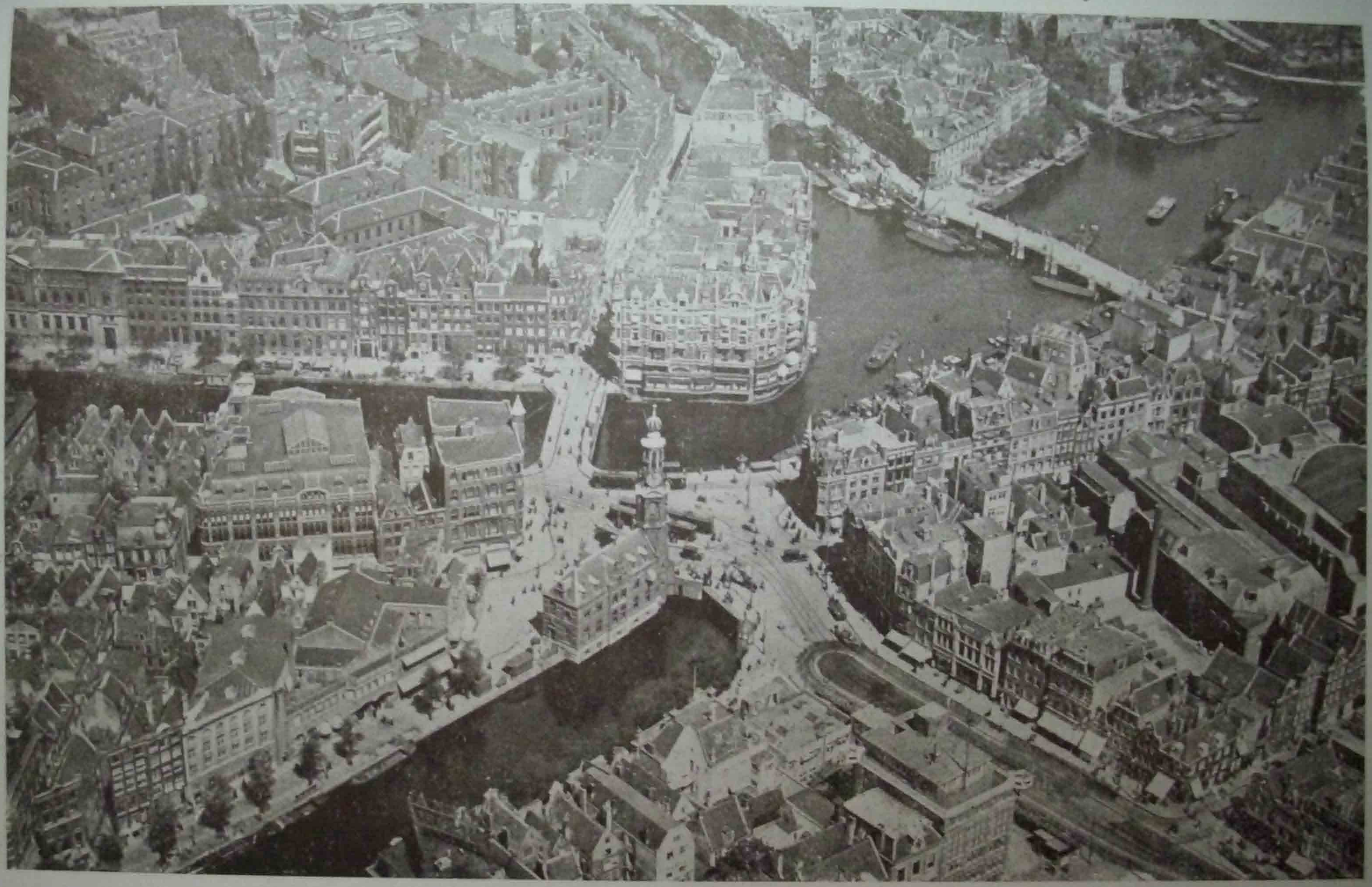
Ci apparve, nell'aurora senza brume, tutta piana, bianca; attruppamento ininterrotto di case che al sole parevano di calce viva, infittito verso il mare, a terrazzini; con tante cupole sparse, che facevano venire la voglia di muoverle, scavalcando i tetti, come gli scacchi sulla scacchiera.

L'« Ardvar » si ormeggiò nel porto ampio e sicuro; cominciò la spola dei cestelli calati giú vuoti, ritirati su pieni di sale che veniva scaricato nelle stive.

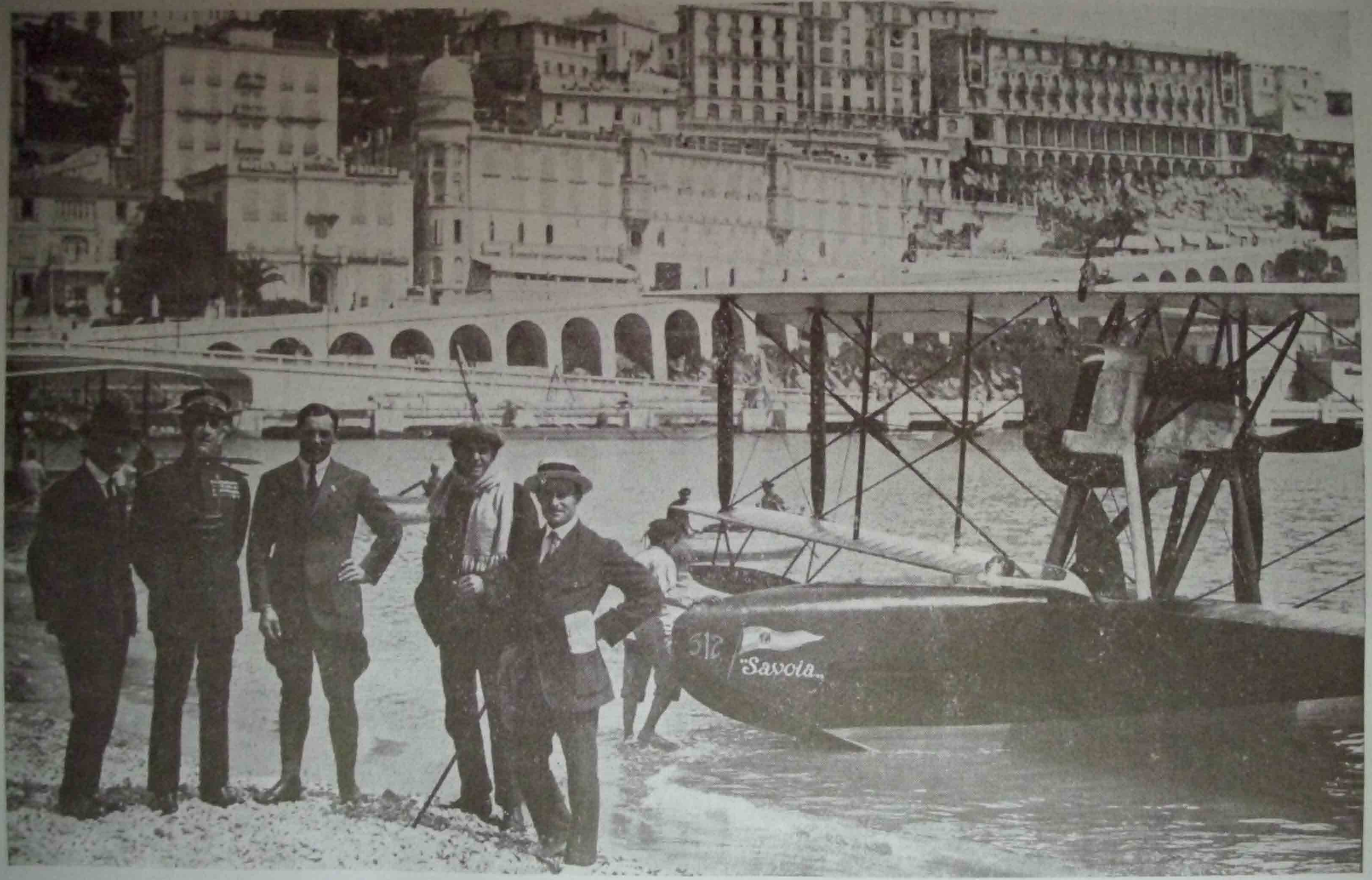
La sera c'era qualche ora di libertà, che cercavo di impiegare utilmente per scaltrirmi nella lingua di Cervantes, rendermi conto degli usi, costumi, particolarità del paese.

Fra queste ultime c'erano le celebri Andaluse. Le quali, appena calata l'oscurità nella quale piú maliardi lucevano i nerissimi occhi, sciamavano a frotte verso la parte alta della città, fiorita di giardini ai quali agavi e palme davano un che di tropicale che anche il sangue avvertiva.

M'avviavo anch'io verso la città alta, felice d'essere già arrivato tanto lontano dall'Italia senza spesa e senza noie, pervaso da quella beatitudine che, nei momenti di grazia, agguanta fra cervice e malleoli i giovanissimi e, se son soli, finisce con l'essere quasi una disperazione, col provocare una specie di incandescenza: come il tungsteno attraversato dalla corrente, dentro la boccia vuota.



14. Amsterdam fotografata dall'alto.



15. Aprile 1920 - Alle gare aviatorie di Monaco.
Umberto Maddalena è alla sinistra del comandante Denti di Piraino.

16. Rotterdam 1920 - Il primo idrovolante, pilotato da Maddalena, ammara nel suggestivo laghetto.

17. Partenza per una delle primissime esperienze di cinematografia dall'alto (Olanda 1920). (La macchina da presa è collocata dietro le spalle del pilota).

E anch'io m'ingegnavo a far la corte alle graziose Andaluse che amano ridere; e particolarmente ad una.

La quale volle essere chiamata semplicemente « Niña »; portava la tradizionale rosa rossa tra i folti capelli bruni, e rosse aveva anche le labbra, e ben modellato il busto; per cui, ogni tanto, traevo un ondoso sospiro.

A sospirare lei non ero io solo, ma anche il Nostromo e i due giovani marinai liguri che con me formavano il *quartetto* musicale dell'« Ardvar »; sicché si combinò una passeggiata a tarda sera per le vie di Cadice, al suono delle piú galeotte canzonette, sulle peste di « Niña ».

La maliarda andalusa si lasciò accompagnare lunga pezza, compiaciuta e lusinghiera; ma, come fummo su la « Plaza de la Costitucion », si ritirò in casa, e chiuse la porta.

Apparve alla finestra bassa, graziosissima nel gesto con cui pareva ravviarsi i capelli.

Qualche accordo; poi giú ondate di musica latina, fervorosa, suadente.

S'udiva, poco lontano, il passo del provvidenziale « Sereno », che ha la chiave di tutti i portelli...

Mai l'« orchestra dei matti » aveva raggiunta tanta armonia d'accordi e d'intenti. Un petalo della rosa troppo fiorita spiraleggiò, ala tenue, nell'oscurità.

Avevamo appena cominciato a dar prova anche delle nostre virtú canore, quando quattro gendarmi della malora ci dichiararono in arresto « per suoni e canti ambulanti dopo la mezzanotte ».

Bisognò seguire le « guardias de policia » le quali rifiutavano sdegnosamente di riscuotere la multa e lasciarci tornare a bordo.

Giunti dinanzi alla prigione, il nostro galantomismo si ribellò all'idea d'esser rinchiusi insieme ai malfattori; per cui la fisarmonica del Nostromo andò a finire sulla testa del primo gendarme, mentre Antonio, dato di piglio alla chitarra, badava a mettere *k. o.* il secondo.

E tentammo la fuga.

Non l'avessimo mai fatto! In un batter d'occhio, tra fischi, urla, imprecazioni, fummo attorniati; e, malgrado anche il mandolino, e il violino, commendevole acquisto del capobanda di Rovigo, fossero posti in azione, ci ritrovammo in guardina a scontare il nostro ardore musicale. Cosí, « al fresco », passò l'ultima nostra notte andalusa.

Per soprammercato il mattino dovemmo subirci le ire del capitano, il quale trovava che essersi lasciati ingattabuiare era assolutamente indegno di marinai italiani; che avremmo dovuto pestare piú sodo.

— *Ai miei tempi, questo non sarebbe accaduto!*

Avevo piú degli altri cagione di rimorso. Ma alla cazzottatura non m'ero ancor fatta la mano; poi, mi aveva trattenuto un certo riguardo per il violino, ch'è strumento delicato. Mi ripromisi, alla prossima occasione, di dirigere l'orchestra con maggiore energia.

Per il momento, io e gli altri tre colpevoli cercammo di redimerci, prodigandoci nelle manovre continue e

precipitose necessarie per scansare scafi, velieri, pali, mentre l'« Ardvar » usciva dalla rada di Cadice.

Con tutte le vele al vento, e senza rimorchiatore. Cosí aveva voluto il capitano, per mostrare chi erano gl'Italiani, e lavare l'onta di quella nostra notte di prigionia.

*

Poi riprese la monotona vita di bordo; mesi interi senza vedere terra, né un altro piroscafo. Le giornate trascorrevano lente tra la cucitura delle vele, la pulizia dello scafo; al timone, di guardia, in cabina.

Quella nella quale avevo potuto sistemare valigia, fotografie, libri, eccetera, era sopra coperta; e aveva come funzione essenziale quella d'ospitare attrezzi, carrucole, ferri di vario genere, bozzelli; tutto quanto insomma, da un momento all'altro, di giorno o di notte, poteva tornare indispensabile, a chi vegliava, di aver sottomano. C'era però anche una cuccetta, raggiungibile mediante complicate acrobazie, e che poteva servire a dormirci, purché non si facesse troppo caso a chi stava rovistando nel sottostante deposito; e allo sbatacchiamento di due enormi cassetti zeppi di cianfrusaglia chiassosa, e incaponiti a non stare mai aperti, e neanche chiusi, ma a commentare indefessamente ogni movimento dello scafo.

Si viveva in buona armonia, benché taluni, particolarmente i piú anziani e piú genovesi, si sentissero in

dovere di essere un po' ispidi, per stare in carattere come «vecchi marinai», «lupi di mare», che giustamente sui marosi sono i massimi titoli d'onore.

Ci teneva anche il *Napoletano*, fuochista di professione ma marchese di elezione; il quale non avrebbe probabilmente abbandonato giacchettino corto e colletto duro neanche per nuotare verso la salvezza.

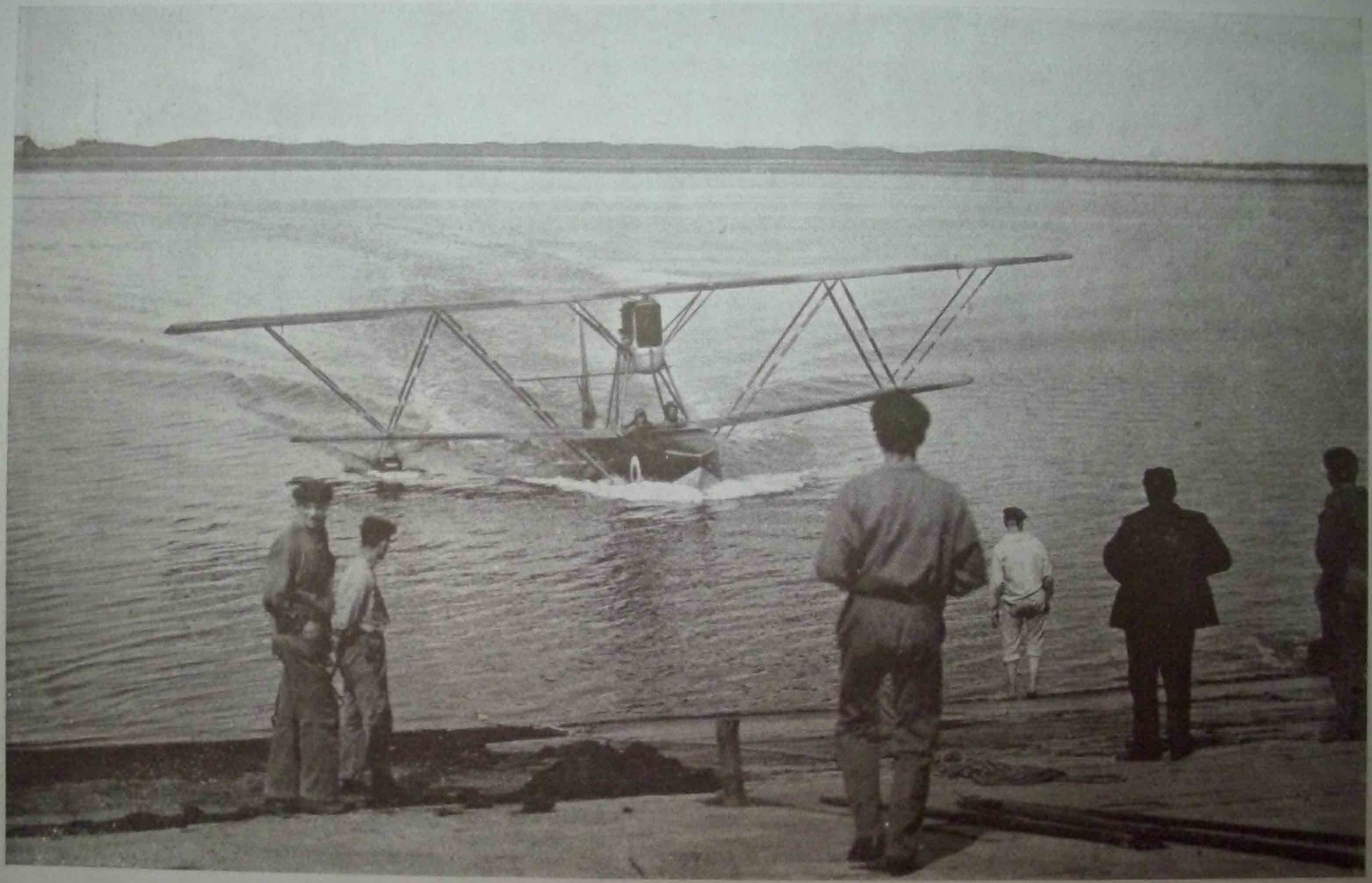
Uno svago: la cinematografia suggestiva delle albe e dei tramonti. Talora, la luna inargentava l'acque; pareva piú prossima della terra; suscitava brividi profondi tra le onde e nei cuori. Spesso, in quelle ore, l'«orchestra dei matti» entrava in funzione; e la musica pur non eccelsa esprimeva ciò che v'era nell'animo di quel pugno di uomini sperduti sulla mobile distesa senza fine.

Monotono anche il vitto, a base di carne salata e fagioli. Il vecchio cuoco non poteva vantare, nell'ammannirlo, soverchia abilità. In compenso aveva, a Buenos Aires, dove saremmo rimasti alcun tempo, due nipoti. Nipoti femmine. Belle, «aristocratiche», che sapevano di canto e di musica. Ce ne parlava ininterrottamente, esaltando la grazia di Carmela e i capelli di Marisa. Con pudore, naturalmente, ma con quel tanto di sale che giudicava indispensabile a condire la galletta che sapeva alquanto di muffa, a far andar giú la sempiterna «sboba».

Un giorno però la pasta asciutta era cosí infame che dovemmo proprio deciderci a buttarne buona parte in mare.

18. Il singolare omaggio di un'olandesina.

19. La rada di Helsingfors.



20. L'arrivo a Texel, nella Baia di Mok.

21. Barcellona, con la grande Plaza de Toros, vista dall'aeroplano

Il cuoco se n'accorse, e inveí; non soltanto avevamo offeso il suo amor proprio, ma avevamo altresí commesso un reato, perché in navigazione è assolutamente proibito sprecare i viveri. Tutti naturalmente spergiurammo che la pasta l'avevamo ingollata; ma quello non s'acquietava, e la discussione minacciava di divenire interminabile. Ci furono anche delle zuffe. Fortunatamente, un pescecane ebbe la buona idea di lasciarsi pescare da me.

La cattura di questo squalo stupido e vorace mette sempre allegria a bordo. Attorno al pescecane espiatorio, intenti alla consueta operazione di aprirgli la pancia con maestria, tornò la pace in famiglia.

Senonché, dal ventre del pescecane eccoti venir fuori proprio, lemme lemme, filo per filo, la pastasciutta abominevole, che quell'animale, evidentemente, aveva trovata ottima.

Davanti al corpo del reato, il cuoco cominciò a coprirci di variopinti improperi; e andò a finire che ci legnammo di santa ragione.

Accidenti ai diversivi!

Quello del quale avrei dovuto far le spese io, che per la prima volta passavo l'Equatore, col solito scherzo di farne cercare la « linea » col binocolo, non attaccò.

L'anno finí in vista della costa brasiliana. La solennità fu festeggiata con un abbondante pranzo. Poiché però giusto al momento del « chilo » il mare si diede a fare il matto, alcuni dovettero andarselo a digerire in cima agli alberi, per legar le vele.

E in coperta piovvero fagioli.

Presso la mèta, incontrammo una baleniera americana; ci accostò per passarci alcune lettere, con la preghiera di imbucarle a terra. Ci saremmo aspettati di vedere della gente in malarnese; invece, benché da parecchi mesi isolata dal mondo, l'imbarcazione era lucente come una nave da guerra; ufficiali e marinai in divisa, impeccabili, rasi alla perfezione. Ci diedero per affrancatura una cinquantina di tonni freschi. Cosí potemmo mangiare da cristiani fino a Buenos Aires.

Nella capitale argentina sostammo un mesetto.

Un po' di soda terra dopo tant'acqua; qualche giorno di requie, e otto ore filate di sonno; acqua minestra carne pane sigarette che non san di stiva; il cinematografo. Finalmente lettere da casa, e i giornali con le recentissime. Qualche serata lieta in casa delle *señorite* nipoti del cuoco, carine davvero, e che nell'« orchestra dei matti » portano due note gentili; il buon vino che scioglie scilinguagnolo e fantasia. Una Madonnina bruna bonearense dai denti di lupacchiotta che t'invita primo a sorbire il classico « mate », e par volerti « matare » con gli occhi lucenti...

...L'America!

VI

LA FINE DELL'«ARDVAR»

Era veramente un veterano del mare, l'«Ardvar»; di tutti i mari. Una quarantina d'anni aveva navigato, contro ogni avversità, a tutte le latitudini. Aveva sentito fin le lamiere dello scafo arroventarsi al piú cocente sole, quando a bordo l'acqua imputridiva negli otri, e le vele erano affloscite, e l'opprimente calma equatoriale era un martirio a chi temeva di non poter mai piú togliersi dal vezzeggiamento ironico della maretta, mentre si profilava la minaccia della morte per sete. S'era visto tutto ammantato di neve, pietrificato dal gelo, quando allentare un nodo, districare i cordami, era un tormento per le mani intirizzite, salire su per le sàrtie un'ardua impresa. Obbediente, sempre, al capitano Viacava, divenuto vecchio con lui, mentre a ogni viaggio si vedeva salire su gente d'ogni colore — anche di pelle — e d'ogni risma. Fior di galantuomini e pezzi di galera, lavoratori tenacissimi e cialtroni, marinai per temperamento o per ripiego.

Io avevo per l'«Ardvar» quasi la tenerezza d'un primo amore.

Tra poco, raggiunta Genova, l'avrebbero messo in pensione, povero trealberi, perché vecchio, ormai, e

perché già la navigazione a vapore stava per avere il sopravvento. Era ancor saldo nello scafo di ferro arrugginito; ma cominciava ad avere qualche tentennamento negli alberi.

Questa estrema soddisfazione gli era stata concessa: di fare, ultimo viaggio, il giro del mondo. Per poter dare l'addio ai tanti mari che aveva solcati, ai tanti porti che avevano sentita la campana annunziante il suo ingresso, quando ancóra era una delle piú moderne e potenti navi da traffico, e la vela signoreggiava tuttavia sul mare, e il Capitano non fumava ancóra cosí rabbiosamente la pipa.

Aveva risolcato il Mediterraneo, l'Atlantico, doppiato un'altra volta il Capo di Buona Speranza, percorso l'Oceano Indiano, il Pacifico che tranquillo non è punto, e sul quale s'era trovato a mal partito sotto l'infuriare di un tifone, verso la Nuova Zelanda; e una volta ancóra aveva visto, lontano, tra i lampi che saettavano la fosca notte tempestosa, un veliero, robusto come lui, inabissarsi subitamente come un ciòttolo.

Ancóra una volta aveva vissuta la vita tumultuosa, febbrile dei mari del Sud, ove tutto sembra piú vivido e ferace, primitivo e spasmodico.

Aveva salutato un'ultima volta i bianchi ghiacci che galleggiavano al largo, provenienti da una plaga ove i velieri non possono spingersi, perché il gelo impietrisce il mare.

Qualcuno, dal càssero, aveva guardato quei ghiacci, che segnavano la via preclusa anche alla sua smania d'avventura; e sarebbe trasecolato se gli avesser detto che un

giorno avrebbe volato agli Antipodi, sui ghiacci sconvolti, con una macchina possente, per salvare un pugno di uomini sperduti e morituri.

Ancóra una volta, l'« Ardvar » aveva dovuto affrontare le tempeste del Capo Horn, n'era uscito bene. Risalite le coste del Sud America, riattraversato l'Atlantico, aveva alfine raggiunte le coste del Nord Europa.

*

Proprio all'ultima tappa, il terribile agguato.

Tre lunghi mesi avevamo dovuto roderci nell'inazione, in un porto della costa Sud della Cornovaglia, a causa dello sciopero nelle cave di gesso. Gli scioperanti non hanno l'abitudine di considerare se mandano in malora anche altri non meno degni lavoratori, che anch'essi lavorano per mangiare, e con le loro controversie non hanno nulla a che vedere.

Il 13 ottobre 1913, finito lo sciopero e completato il carico di gesso in polvere, il veliero poté riprendere il mare. Il 14 già aveva perso di vista Capo Lizard.

Il 20 cominciarono i guai. Il mare divenne grosso. Il giorno successivo il vento si fece incalzante da Ovest, con piovaschi e, per le forti rollate, si cominciò a strappare qualche paterazzo.

Il mattino del 23, ciclone; il cielo era oscuro, la pioggia dirotta. Bisognò chiudere i velacci, prender terzaroli alle basse vele, ammainare le gabbie volanti. Ma una piú

forte rollata fece strappare il paranco di ritenuta della boma, che in pochi minuti trascinò giú paterazzi, sàrtie, alberello di mezzana e picco di randa.

Si lavorò febbrilmente a riparare alla meglio i danni.

Ma il 26 si annunciò veramente minaccioso: il mare era grosso; all'orizzonte nembi oscuri. Bisognò mettersi alla cappa. Sopravenne di peggio; il mare si fece spaventoso; le rollate tremende. Alcune vele si strapparono. Poiché anche l'alberatura minacciava di cadere, si decise di poggiare in fil di ruota, per tentare di sfuggire al temporale.

D'improvviso, investito di fianco dai marosi, l'« Ardvar » sbandò paurosamente.

Uno schianto tremendo.

L'albero di maestra spezzato, proteso fuor dal bordo; il tronco maggiore di mezzana precipitato, facendo ruinare picco, boma e ringhiera del cassero; al centro della coperta una falla, traverso la quale l'acqua scendeva copiosa nella stiva; i canotti di salvataggio frantumati. Solo parte dell'albero di trinchetto si manteneva miracolosamente in piedi, coi pennoni in croce a mezzo spezzati.

Il vento rafforzava, i marosi spazzavano la coperta, ov'era una catasta di rottami. Lo scafo sembrava resistere ma, disalberato, si trovava in balía del vento e delle correnti. Bisognò sfacchinare a rimuovere tronconi d'albero e cavi, per poter manovrare le pompe. Lo sguardo era fisso all'orizzonte nella speranza di veder accorrere qualche nave in soccorso.

Alle 11 un grosso piroscafo è in vista sulla rotta. Si approssima. Vede quella ruina, ci chiede se vogliamo essere tratti in salvo, abbandonando la carcassa al suo destino. Rispondiamo risolutamente di no, e alziamo i segnali di richiesta di rimorchio. Incomincia un'ardua manovra, tra l'incalzare dei marosi. Dopo qualche ora, il « Bright Wings », da una cinquantina di metri, lancia un razzo con attaccata una sàgola. Cade in mare. Un altro tentativo è pure vano, perché, nonostante tutti gli sforzi, non riusciamo a raccogliere il cavo. Poi il salvatore, temendo un cozzo che potrebbe esser fatale a tutt'e due, si allarga ancóra a prua, pare s'allontani. Appena si scorge tra il biancheggiare delle onde tumultuose. Torna, riaccosta con manovra ardita, fino a trenta metri; lancia un secondo razzo con sàgola, che fortunatamente giunge sulla coperta. Lavoriamo a tutt'uomo per recuperare la sagola, la quale ci permetterà d'afferrare il cavo di rimorchio: la salvezza. Troppa è la furia del mare; la sàgola si strappa. Il « Bright Wings » s'allontana.

Anche il sole scompare all'orizzonte. Per qualche ora, come stelle di speranza, si scorgono a poppa i fanali del piroscafo che è in grado di governare, di salvare; poi anche quelle pallide luci dileguano. Ci prodighiamo ancora strenuamente a turare la falla di coperta; esausti, ci buttiamo al ridosso del cassero, ad addentare un pezzo di pan duro. Poi la notte fonda; le ondate si scagliano sulla coperta con sempre maggiore violenza; del sole e della luce pare perduto anche il ricordo.

All'alba, d'un tratto, echeggia un grido di gioia: un piroscafo sulla rotta! Si rialzano i segnali di rimorchio. Il postale tedesco « Alexandra Woermann », avvicinatosi, mette in mare un'imbarcazione. Il capitano ed io vi prendiamo posto; col comandante della nave soccorritrice concretiamo la manovra di rimorchio.

Quando finalmente il cavo di rimorchio è solidamente fissato alla catena dell'àncora di destra, il postale tedesco procede a tutta forza, trascinandosi dietro l'« Ardvar », puntando sulla costa spagnola, per sfuggire ad un nuovo temporale che s'avanza da Ponente. E quest'altro tramonto ci vede tutti gongolanti.

Però il mare è ancóra tremendo, governare col timone costituisce una ben ardua impresa; le onde alte scarrocciano d'ogni parte lo scafo in malarnese. Sopravviene un piovasco da Nord Ovest; passa anche lui. D'un tratto, mentre me ne sto a ridosso del càssero, con l'animo sospeso, vedo l'« Alexandra Woermann », passare al traverso. Balzo sul castello di prua: la catena penzola inerte dalla cubia.

— *Il cavo è strappato!*

Il grido si propaga in un baleno da poppa a prua; tutti sono in coperta. Si tenta governare alla peggio, alzando la trinchettina; ma un violento colpo di mare si abbatte sul cassero; le ondate dilagano fino a prua, spegnendo e asportando i fanali. Buio pesto. Il piroscafo tedesco si avvicina un'ultima volta, ma, non scorgendoci, s'allontana, scompare.

22. Itinerario del Circuito del Baltico (settembre-novembre 1925).

Ancóra pioggia e temporale. Ci rifugiamo a poppa, stremati, delusi, rassegnati al peggio. In lontananza altri piroscafi procedono sicuri, striano l'oscurità d'inafferrabili luci.

All'alba, uno sembra dirigersi su noi. Gioia breve. Prosegue per la sua rotta. Si profila invece, a prua, la terra, minaccia di perdizione. Bisogna mettersi all'orza, bordando il trinchetto, unica vela rimasta. Il cielo torna oscuro.

Un'altra speranza: un altro piroscafo. S'avvicina, legge i segnali di rimorchio. Ma il mare permane troppo iracondo, non vuol consentire il salvataggio; la nave ci segnala la rotta per Vigo e si allontana.

Restiamo altre interminabili ore sul pontone squassato dalle onde veementi, col pericolo d'andarci ad infrangere contro la costa galiziana, ove i marosi s'avventano con sordi boati, formando un'alta muraglia di spume.

*

Anche quella volta, il veterano del mare tenne duro, disperatamente; fu fedele al dovere fino all'ultimo; come il suo equipaggio, che non lo volle abbandonare neppure quando ogni speranza di tenerlo a galla sembrava perduta.

Riabberciato nel porto di Vigo, ora, dopo quattordici mesi di ardita navigazione, vedeva riapparire la leggiadra marina di Genova. Ma era un rudere; trasportava un carico avariato. Probabilmente, piuttosto che rassegnarsi

a vivacchiare da pontone, avrebbe preferito inabissarsi nelle acque profonde. Il canapo di rimorchio gli era onta, come un cappio.

Pure, la vecchia carcassa ancóra reggeva una bandiera tricolore, che un'ultima volta aveva portata in giro per il mondo.

Disalberato, con le lamiere contorte, povero «Ardvar», era, ancóra, un simbolo della fede pugnace.

VII

DIARIO DI BORDO

Non tutto il male vien per nuocere.

Dopo il « collaudo » subíto da quel tempaccio che aveva disalberato l'« Ardvar » e mandati a picco una ventina di bastimenti, gli armatori pensarono che ero maturo per il comando.

Non avevo però ancor compiuti i quattro anni di navigazione richiesti dalla legislazione italiana per gli ufficiali di bordo, ed ero minorenne; dovetti perciò effettuare il nuovo imbarco sul brigantino a palo « Mascotte » a Marsiglia.

Confesso che sono ancóra orgoglioso di quella prima promozione, ottenuta « sul mare ».

Però, non appena usciti dal porto, e ritiratosi il capitano, mi sentii un po' intimidito dalle mie nuove responsabilità. Eravamo per l'appunto nel Golfo del Leone: attenti alle virate di bordo...

Quella « memorabile » notte, prima d'addormentarmi, lieto di essermela cavata, segnai su un quaderno:

« 14 Febbraio 1914. Nella notte, vento teso al Golfo del Leone; si naviga in rotta per Capo San Sebastiano. »

Sulla contropagina, per averlo sempre sott'occhio, ricopiai l'ammonimento del comandante Bravetta: che

guidare con sicurezza una nave da un punto all'altro del Globo è sempre cosa assai difficile.

Ebbe cosí inizio un « diario » di bordo.

Spigoliamo tra le « vecchie carte »:

Marsiglia-Montevideo.

Le Baleari; la Costa di Spagna; Capo Palos; Gibilterra; Tangeri; le Isole Canarie; Isole Teneriffe; l'Equatore.

L'acqua si scolora, non è piú fonda di cento metri. Siamo prossimi al Capo Santa Maria, all'Uruguay. Incomincia il « Pampero », improvviso, impetuoso, spauracchio di tutti i naviganti alla vela. Si fa violento; siamo obbligati alla cappa, fra raffiche di vento, di pioggia e di acqua salata. Avanti cosí per un paio di giorni, sballottati come in una botte, risospinti al largo dal vento violento, incalzante.

Finalmente, l'Isola Flores. Bisogna che il capitano sia sempre sul castello di prua, io al timone, per dirigere il « Mascotte » fra i bassifondi e le boe, che indicano la sola via praticabile sul lunghissimo fiume dalle sponde invisibili, fino alla rada di Montevideo.

Abbiamo la soddisfazione di sapere che un « Pampero » come quello che siamo riusciti a vincere non soffiava da quasi vent'anni.

Una notte a terra. Malinconia di non trovare, dopo tre mesi, alcuna lettera; notizie di un veliero naufragato, poco innanzi, sulla nostra rotta; di un altro che è andato ad incagliarsi su un banco di sabbia.

Imbarcato il pilota, si riprende il viaggio verso Concep-

tion. Tempaccio dannato che ci obbliga all'àncora. Lampi e tuoni fanno dell'Isola Martin Garcia, antico lazzaretto dell'epoca della guerra dell'indipendenza argentina, un luogo veramente tenebroso, dal quale paiono levarsi urla di maledizione, ululati di anime in pena.

Si riprende la rotta, e si dà nuovamente fondo.

Conception.

Apprendiamo che l'equipaggio di un piroscafo col quale lo scorso anno, in questo stesso porto, avevamo trascorse liete serate, è caduto vittima del mare...

Un mese passa a scaricare mattonelle. Gioconde le ore di libertà, passate in compagnia dei capitani degli altri vapori ormeggiati, con amici rivisti dopo anni; con Maria e Sarita.

Poi bisogna pensare a far zavorra, a rimettere tutto in sesto per la partenza.

A Paysandú, altra sosta per scaricare.

A Colon, riecco il « Pampero », e un tempaccio da cani. Pur essendo alla fonda, non si può star fermi un minuto, perché il « Mascotte » minaccia di rovesciarsi. Scaricata la zavorra, si caricano le mercanzie.

A Fray Bentos non si parla che della guerra; pare che il carico del guano debba essere sospeso. Invece lo si completa. Si dovrebbe ripartire, ma il vento non ce lo consente.

E alimenta, lontano, su un'isola della costa argentina, uno spaventoso incendio, che dura parecchi giorni. Nella notte, l'isola è tutto un bagliore di fiamma, un rogo tra-

verso il quale giungono urla che talvolta sembrano quasi umane. Ma la località è disabitata; la tragedia riguarda bestie feroci e serpenti.

Il « Mascotte » finisce in secca. Il vento strappa una lancia dalla « grue », la manda a sfasciarsi sulla spiaggia. Notizie di altri naufragi.

Di nuovo a Montevideo, in rotta per Boston.

Il Tropico del Capricorno, l'Isola San Ferdinando di Norona; navighiamo per alcuni giorni nell'anello della corrente del Golfo, entro il quale mulinellano tutti i detriti della terra; tante sono le alghe, che pare di trovarci su un prato verdissimo, sconfinato.

Alla cappa. Maestrale violento, mare tempestoso; la corrente disturba. La carena di un bastimento naufragato galleggia alla deriva.

Prima d'entrare in questo benedetto Golfo di Boston, un altro uragano, di vento, da ponente.

Ma finalmente ci si entra, sotto la neve.

E alla vela.

Il capitano Giambattista Serra avrà domani la soddisfazione di leggere sui giornali locali che egli è stato il solo navigante, in oltre quindici anni, a dimostrare tanta audacia e tanta perizia.

Si carica e scarica.

Cena a bordo della « Santa Maria », riproduzione fedelissima della caravella di Colombo, con la quale il capitano Petersen farà furori all'Esposizione colombiana di San Francisco.

Si apprende che il veliero « Castagna » è naufragato; il capitano e un apprendista, amici, sono tra i morti. Un altro piroscafo italiano è colato a fondo durante un uragano di neve.

Riprendiamo la rotta, per Norfolk. Il bastimento è ora un ammasso di ghiaccio. Navighiamo fra le boe, nella nebbia, a rimorchio, suonando ininterrottamente la campana di poppa, lungo la costa di Long Island. Sulla spiaggia vediamo un grosso quattro alberi scaraventato sulle secche.

A Boston invece fa caldo.

La nuova destinazione è Buenos Aires. Svanita la speranza di rivedere presto la famiglia; un altro annetto di peregrinazioni impreviste.

*

Norfolk-Buenos Aires.

Di nuovo sull'Oceano; rollate, e la coperta invasa dall'acqua. Maestrale tempestoso. Le ondate raggiungono le gabbie. Raffiche di vento che strappano velacci e scotte. Altro uragano, e piovaschi di grandine. I lampi saettano il mare. Scontrature di vento; bisogna manovrare rapidi; ma i marinai sono molto lenti a capire. Finalmente, l'Aliseo freschetto; si va avanti al gran lasco, verso Sud, in vista dell'isola di Capo Verde.

Caldo. Deve aver soffiato il Simun. L'aria è impregnata di sabbia; il tempo fosco; il sole pare impallidito.

Si taglia nuovamente l'Equatore; afa estenuante.

Ancóra alle prese col «Pampero»; bisogna tener pronte le vele nuove per sostituire quelle strappate. Avvicinandoci all'Uruguay, il «Pampero» aumenta. Tutt'intorno volteggiano grandi albatros. Se la godono, veleggiando tra i risucchi del vento, immobili le ali. Ecco i lowi. Questi «vitelli marini» sono repellenti, come tutte le bestie che hanno l'insolenza di somigliare all'uomo. Copiosa pesca di orade.

Alla cappa. Tempo oscurissimo e tempesta elettrica. Arco voltaico tra mare e cielo; fosforescenza marina. Sotto l'incubo scuro del cielo plumbeo, il mare pare incendiato.

Montevideo è superata. Il Plata. Dopo altri settantatré giorni di navigazione, la grazia d'una notte di sonno indisturbato.

A Buenos Aires restiamo piú d'un mese.

E finalmente si salpa per Genova.

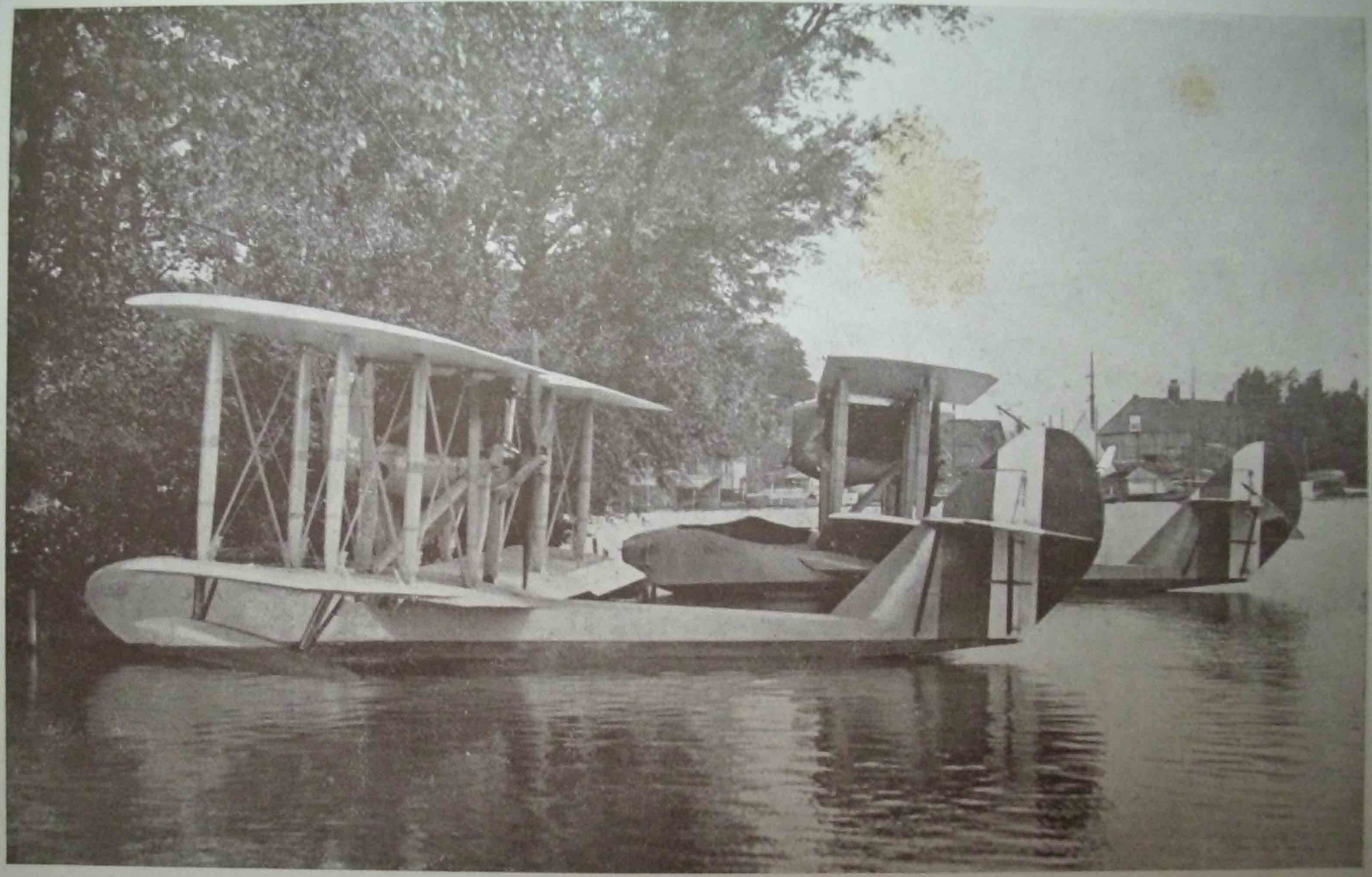
Vento in poppa!

Tagliato il Tropico del Capricorno, ecco, da sottovento, l'Isola di Trinidad. Frotte di balene.

Passato l'Equatore, pioggia, gran pesca di tonni, da mangiare freschi, mettere in serbo, sott'olio.

La nostalgia della Patria, della casa, si acuisce con l'approssimarcisi. Navighiamo veloci all'orza con tutte le vele.

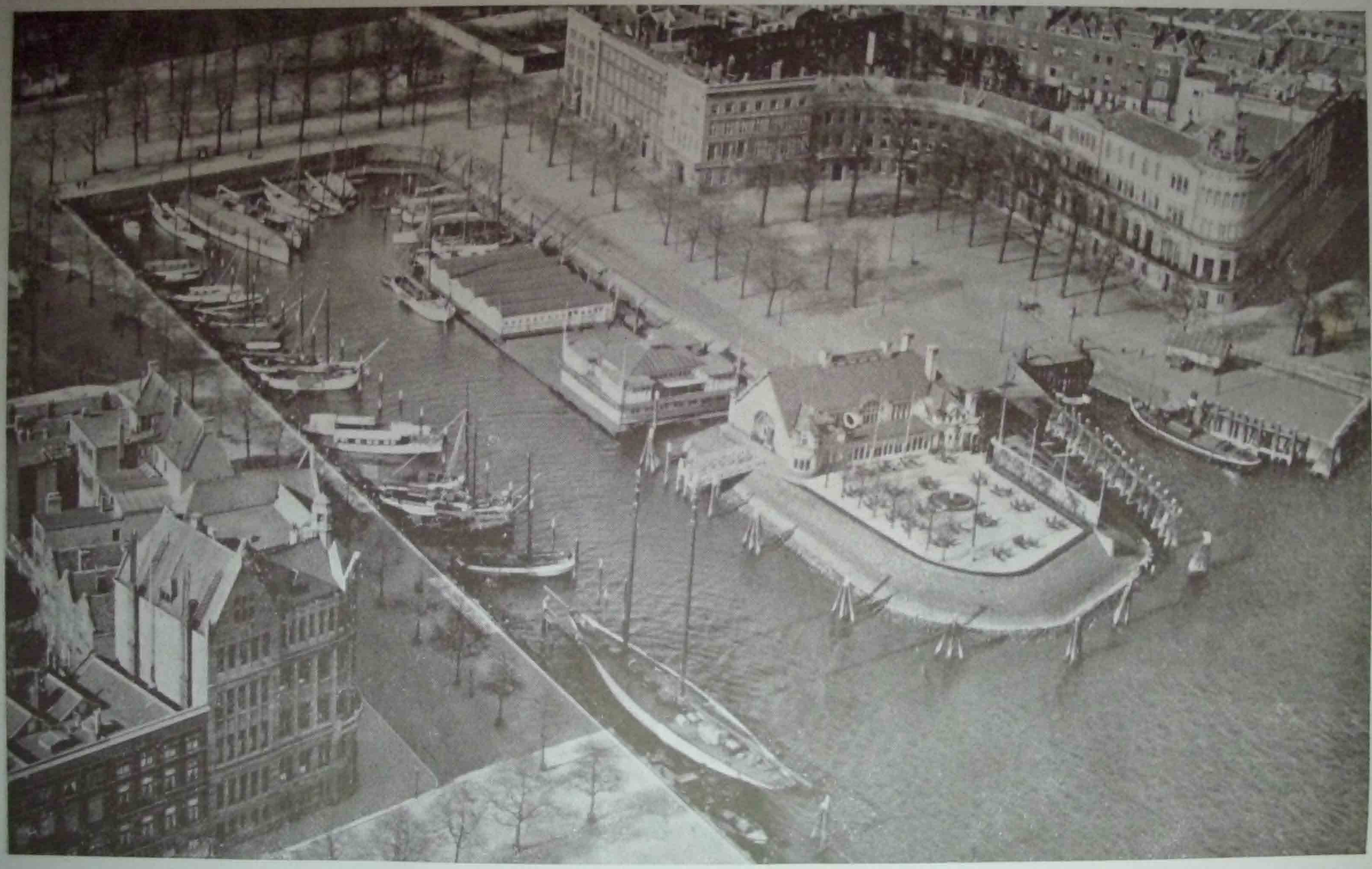
Mar di Sargasso. L'isola di Santa Maria delle Azzorre. L'abbrivo ritarda la marcia. Nuova tempesta elettrica.



23. 1924 - II - I tre *Savoia* ancorati nel laghetto di Rotterdam.

24. L'elegante spiaggia di Scheveningen (Olanda).

25. Gli equipaggi dei due *M 24* partecipanti al Circuito del Baltico.
Da sinistra a destra: mar. A. A. Morro, capit. A. A. Guascone, Guido Mattioli, comand. Maddalena, capit. A. A. Penzo, sottoten. A. A. Calò-Carducci, motoristi De Simone e Antonicelli.



26. Rotterdam - Un molo interno, in uno dei piú eleganti quartieri della città.

Gran pesca di pampani, striati d'azzurro.

Abbiamo sempre sguardo e pensiero rivolti a Nord.

Dopo ottanta giorni d'isolamento, avvistiamo i canali di Capo Spartel e Capo Trafalgar. Viriamo verso Gibilterra, riuscendo per miracolo ad evitare l'investimento con un veliero diretto, in poppa, allo Stretto. Siamo in ritardo; ormai il cibo è stantio e pessimo.

La costa catalana. Il Golfo del Leone, tanto per non smentirsi, ci scaraventa un violento vento da Nord. Invece, in vicinanza della mèta, calma tormentosa.

Oh! Riecco il memorabile Capo Palos! Un transatlantico: sarà a Genova in poche ore; noi rischiamo di restare senza provviste.

La costa di Provenza. Accidenti a questo eterno Levante!

Ancoriamo nel Golfo di Jouan, in attesa del rimorchiatore.

Rivediamo Genova dopo ventun mesi di vagabondaggio.

*

Oltre l'itinerario, e quant'altro concerne la navigazione, il mio vecchio diario di marinaio registra gli aspetti, mutevolissimi, degli elementi. Dei quali fa poco conto chi vive in terra, con l'ombrello, il calorifero, i doppi vetri, il parafulmine sul tetto; ma che sono tenuti in molta considerazione da chi vive a bordo di un veliero, a im-

mediato contatto con la Natura capricciosa, e, in definitiva, alla sua mercé.

Perciò, dal mio diario, che non è certo quello di un poeta, il cielo risulta a volta a volta sereno, coperto, stellato, fosco, bigio; malinconico, percorso da cavalcate di nubi, solcato da lampi. Il mare: pallido, agitato, lungo, mosso, grosso, violento, gonfio; una sterminata distesa di spuma. Il vento, che è per il veliero ciò che il sangue è per l'uomo, segna la bonaccia o la tempesta, è di tutti i quadranti: leggero, moderato, girevole, debole, forte, contrastato, variabile, gagliardo, favorevole, avverso, costante, incalzante, fresco, una brezza, una ridda di venti. La pioggia ha la rapidità e violenza del piovasco, o l'interminabilità di certe pioggerelle equatoriali che fanno ammuffire anche i panni addosso. E i giorni sono interminabili o veloci; le notti terribili calme splendide; sono un « plenilunio d'argento ».

Non manca neppure qualche riflesso della vita di bordo.

Baruffe; burle: quella giocata a un giovanotto inglese, al quale abbiamo fatto portare fino a poppa una mola di trenta chili per... affilare il rasoio del capitano; la frittella di stracci ammannita all'americano troppo ghiotto.

Certe date care: gala di bandiere nelle festività civili, e bandiere a mezz'asta nei giorni di lutto nazionale; una fetta di torta perché è l'onomastico del capitano; due candele accese presso un simulacro di Santo Sepolcro, il Venerdí Santo.

Brevi annotazioni sui compagni. Il cuoco eternamente sudicio; Sommorivo che soffre il lunatico, e un po' è trullo un po' fa l'idiota; e, nell'Uruguay, al momento di liquidare la paga, scappa, scalzo, senza un soldo. Il capitano che ha i nervi; « segue capitano nervoso; e intollerante ». Finalmente si decide a prendere l'infusione di tiglio... La morte di « Don Chisciotte », cane ipocondriaco; « Koki » orgoglio del capitano: bianco pappagallo australiano con una gran cresta gialla; il quale, quando il mare segnava burrasca, tanto faceva che strappava la corda, e finiva col rotolare, con relativa gabbia, per tutta la coperta, strillando come un dannato. E, se qualche marinaio lo trattava male, si studiava di denunciarlo al padrone, magari perdendo le penne.

Nient'altro?

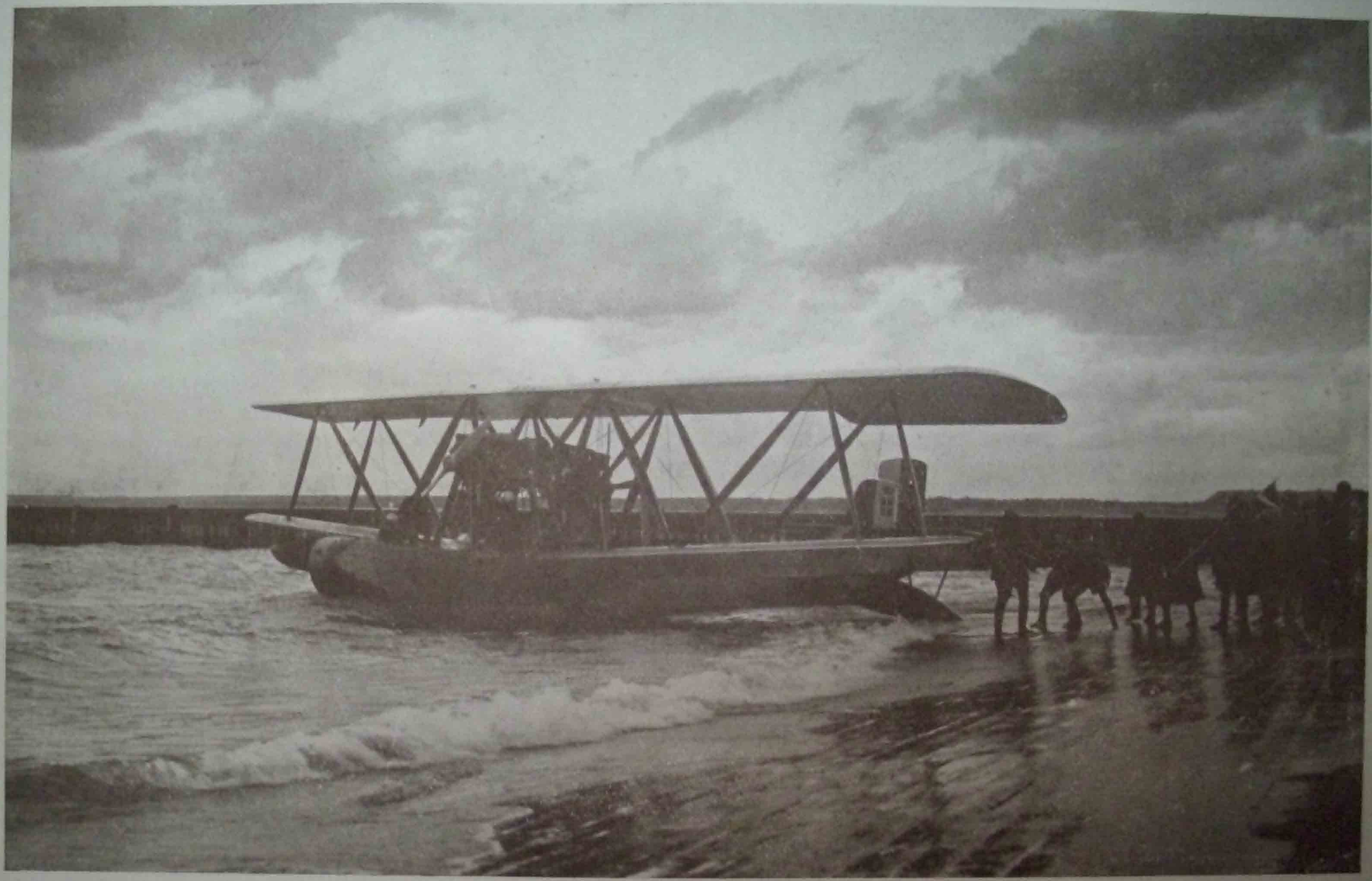
Ahimé, no.

Non si può aver vent'anni e non essere un tantino romantici; ed è stato stabilito già da troppi millenni che la donna non lasci mai del tutto in pace l'uomo. Il « diario » ha qualche accenno a parvenze feminee sul castello di poppa sbiancato dal plenilunio; a un vago e vano desiderare, quando piú infieriva la « malinconia di bordo », una « affezione particolare, l'intimità con un essere ideale »; reca l'invito, rivolto a non so chi:

> « *Come! Let's go on, where waters soothe us;*
> *Where all winds can whistle free...* »

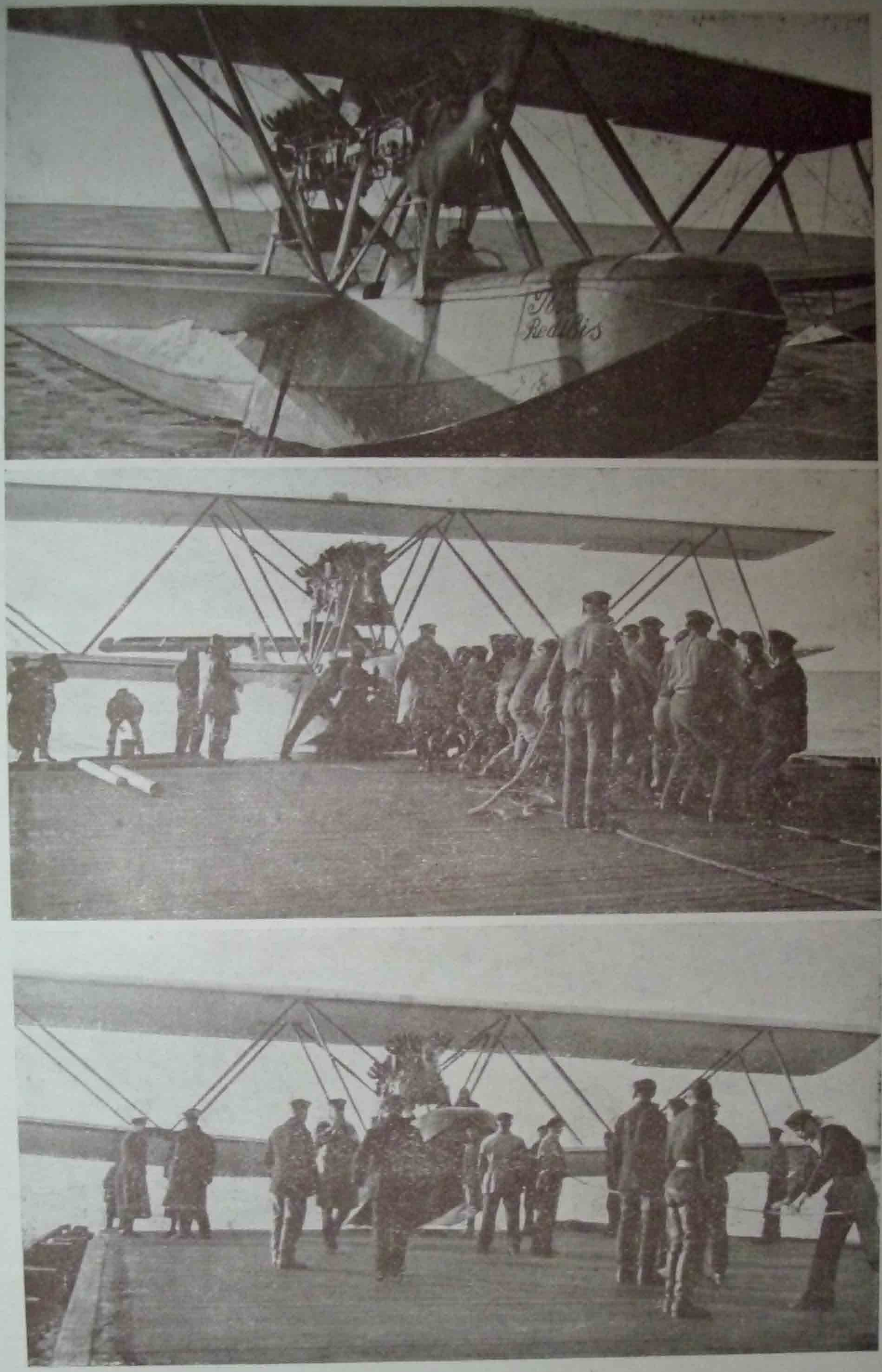
Trovo anche, insinuato tra latitudine, longitudine, punto stimato a mezzodí, correnti, fari, rilievi sulla mi-

glior rotta da tenere per tagliare l'Equatore, qualche brano, qualche verso: in italiano, francese, spagnolo, inglese. Ricopiato, naturalmente; ma dove il mare diventa «campo abierto en lo infinito à las profundas sugestion del misterio...»; la luna un «romito, aereo... tranquillo astro d'argento»; la bussola un «ago contro l'immensità»; e lo spirito invoca il Cristo «de ceux qui pleurent», la Vergine «calme et blanche»; anela a «tous les mythes adorables qui rien ne remplacera plus...».



27. L'arrivo a Reval, con la burrasca.

28. Sopra le Alpi, coperte di nubi e di brume.



29. Libau - Le tre fasi della manovra per portare l'idrovolante sullo scivolo a pieno motore. Soprattutto nella prima e nell'ultima fotografia, si vede il vorticare delle due eliche.

30. Guascone e Penzo a Reval.

VIII

«DISERTORE» - «CAPPELLA» - «AQUILOTTO»

Già nell'agosto 1914, a Còlon nell'Uruguay, si faceva un gran parlare della guerra europea. Poi s'erano avute le prime ripercussioni: sequestro di bastimenti; per il nostro, sospeso il carico; contrordine: eseguire il carico con rapidità febbrile.

Reclute, richiamati partivano per tornare in Patria a fare il soldato.

Ricorderò sempre l'abbraccio commosso di due chimici, uno francese e l'altro tedesco, amicissimi; che forse si sarebbero trovati di fronte, fra non molto, sotto le rispettive bandiere, avversari.

Poi, in navigazione, in pieno Oceano, l'ansia di notizie, il continuo pensare a questa lotta fra gli uomini che, laddove tutti s'era in diuturna lotta contro l'infida natura, e non s'usava chiedere la nazionalità a chi lanciava un appello di soccorso, pareva assurda. Chiedemmo, al primo piroscafo incontrato proveniente dall'Europa:

— È finita la guerra?

Risposta: triangolo azzurro con disco bianco: *No*.

Poi una nave da guerra inglese che si avvicina, domanda la nazionalità. Prime avvisaglie della «guerra di corsa». Quindi l'eco delle gesta della flotta tedesca del

Pacifico, dello scontro con la flotta inglese alle Falkland, vicino a Montevideo, che decise della supremazia inglese sul mare.

Poi la notizia per noi piú emozionante: anche l'Italia era entrata in lizza!

Lo apprendemmo a Buenos Aires, lo stesso 24 maggio 1915. Tutta la Colonia italiana era in orgasmo, e in festa. Innalzammo la gran gala di bandiere. Entusiastiche acclamazioni accompagnavano i fratelli che partivano per il fronte, fra brindisi alla gloria e alla vittoria d'Italia.

Dalle rive del Plata, ove sono disseminate numerose casette abitate da nostri connazionali, e alle quali era esposta la bandiera tricolore, dalle altre nostre navi, i bastimenti zeppi di rimpatriandi erano salutati con frenetici « hurrà! ».

I venti spiravano favorevoli sulla via del ritorno. « Perché — commenta quel tal mio diario — l'Italia ha bisogno dei suoi soldati ».

Come assillante il pensiero della terra in tumulto, della Patria impegnata nello sforzo immane, tra l'irritante calma tropicale, che ritardava la navigazione, il ritorno!

Prima di Gibilterra, una torpediniera inglese ispezionò equipaggio e carico; avvistammo qualche piroscafo col distintivo della Croce Rossa. Nella notte si scorgevano navi da guerra che procedevano veloci, a fanali spenti.

Dunque arrivavo in tempo.

Ultima annotazione: « E adesso sotto per la guerra! ».

*

Mi presentai a Venezia, alla Capitaneria di Porto.
Che brutta accoglienza!

— Ora ti presenti, tu? Sono sei mesi che ti hanno dichiarato disertore...

Mi venne in soccorso il foglio rilasciatomi dal nostro R. Console a Buenos Aires; e col quale, non essendo stato possibile sostituirmi come primo ufficiale a bordo del « Mascotte », venivo comandato a tornare in Italia sul veliero.

Visto che ero abbastanza innocente e « navigato », l'ufficiale che m'aveva dato sí fiero colpo diventò subito cortese.

*

Breve vita di caserma; poi andai, naturalmente, a finire all'Accademia Navale di Livorno. Per il momento, invece di guerra, studio. Cosí mi rinfrescai la memoria, e provai quanto gusto si prenda alla teoria quando già la si è vista in pratica; di nuovo e interessante, lo studio delle armi.

Certo, esser tornato « cappella » quando già mi pareva d'essere lupacchiotto e avevo un po' fatta l'abitudine ai galloni, era un tantino impacciante.

C'è una provvidenza anche per gl'impazienti.

Un bel giorno, quando il corso stava per finire, l'ammi-

raglio Casanova ci tenne un discorsetto che si può sintetizzare cosí:

— La Marina ha bisogno pure di giovani che sappiano navigare nel cielo.

Avevo, del volo, un'idea piuttosto embrionale.

Che si potesse andare per l'aria con una macchina, l'avevo appreso la prima volta, adolescente, ai tempi del circuito di Brescia; piú tardi, a Buenos Aires, avevo sentito accennare alle prodezze di Cattaneo; ma con piú entusiasmo per il «folle» che fiducia nel nuovissimo mezzo di locomozione.

Però, ormai, che si riuscisse a volare già l'avevano dimostrato in parecchi. Dunque, potevo provarmici anch'io. Era, intanto, un modo allettante di rompere la monotonia.

Rimanevo, del resto, nel solco delle buone tradizioni familiari: mio padre, motociclista arrabbiato, è tuttora considerato il primo — in ordine cronologico! — motociclista del Polesine.

Un passo avanti, e mi vidi trasformato in aquilotto marino.

★

Feci il mio ingresso a Sesto Calende a fianco, direi meglio sotto la protezione, del tenente di vascello Orazio Pierozzi, che avevo avuto la ventura d'incontrare lungo il cammino. Già egli, eccellentissimo camerata,

m'aveva dato i primi ragguagli intorno alla nuova scuola, alla nuova vita che vi avrei trascorsa.

Con quale entusiasmo, piccolo, cortesissimo, parlava della Patria, del volo, povero Pierozzi! Come gli sorrideva, nei limpidi occhi giovanili, la vita; come lontana pareva da lui, in quella dolce mattina di giugno, la Morte, che invece doveva ghermirlo, pochi anni dopo, in un tragico incidente di volo, che per miracolo non riuscí fatale anche ad Aimone Duca di Spoleto, animoso Principe di Savoia!

Non troppi allievi; cinque istruttori: Parmelin, Wis, Reynold, tre svizzeri quasi pionieri dell'aviazione; il tenente di vascello Della Rocca, e il sergente Graziani.

Non sono piú, tutt'e cinque, vivi che nel ricordo, affettuoso e riconoscente, dei nostri veterani dell'idroaviazione tuttora sopravviventi.

Gli altri li hanno raggiunti nella tomba, vittime anch'essi dell'arduo dovere, della nobile passione.

Parmelin cadde presso Varese; Wis e Reynold precipitarono insieme agli allievi irrigiditisi sui comandi, che in quegli anni non erano ancóra sganciabili; Carlo Della Rocca, sperdutosi, precipitò sugli Appennini; Graziani trovò anch'egli gloriosa morte in un accidente dell'aria.

Il primo volo mi lasciò l'impressione che tanti hanno provata, e descritta. In complesso, m'accorsi che basta virare per convincersi come anche le montagne siano tutt'altro che ferme, a naso all'insú; e che l'acqua, in

velocità, è dura; e, a prenderla dall'alto in basso, ti può giocare brutti scherzi.

Per cui, quando, tre mesi piú tardi, riuscii la prima volta a sorvolarla da solo, in un breve giro, col cuore palpitante per la paura di fare qualche boiata, e a riposarci poi su i galleggianti del mio « F. B. A. 80 », con delicatezza e diligenza, senza « piastrellare » troppo, mi sentii, come ognuno dopo il primo volo da solo, signore: dell'aria.

E quando, per il volo « di primo brevetto » mi spinsi — era regolamentare! — sin oltre Varese, feci quota a duemilacinquecento metri, e la virata e il volteggio; e ridiscesi, all'imbrunire, sull'acqua ch'era una tavolozza di colori, nel caso specifico quanto mai conturbanti, come se anch'io calassi col sole, mi parve di potermi ripetere con piú tranquilla coscienza:

« Sotto per la guerra! ».

IX

NELLA MISCHIA

Quando io vi giunsi, verso la fine del 1916, Brindisi presentava uno strano aspetto di vita borghese - militare - marinara - peschereccia. Dallo sforzo di adattamento alle nuove necessità di difesa, e soprattutto d'offesa, derivava alla città e ai suoi abitanti un che di provvisorio, di cosmopolita, di eterogeneo, molto bizzarro.

Del resto, gli aviatori, per la maggior parte, vivevano sulla nave-appoggio « Bausan ».

A terra non c'erano a nostra disposizione che tre camere.

Per caso, una era rimasta libera proprio la sera precedente. Me l'assegnarono.

Una piccola stanza, semibuia. Nessun interruttore di luce. Una sedia? La rintracciai in un canto. Doveva esservi alcunché sulla spalliera. Una giubba. Bagnata; da qualcosa di viscido. Mi risovvenni, con un brivido, che il giorno innanzi due arditi commilitoni, Lionello Caffaratti e Mario Primicerio, inalzatisi per svolgere un'azione bellica, erano precipitati. Al pallido chiarore che filtrava traverso la finestra vidi sulle mie mani il sangue. Quello che ventiquattr'ore innanzi ancóra pulsava, linfa di vita, nelle vene dei miei compagni: che

non avevo conosciuti se non attraverso le rievocazioni degli amici, ma che pure sentivo tanto vicini; dei quali dovevo prendere il posto nel letto, in carlinga.

La guerra è un gioco mortale. Lo sapevo. Ma che vago sgomento da quel sangue raggrumato!

La morte è un fato inevitabile; che il destino, il dovere, l'ardire possono far sí si compia oggi invece di domani. Il terrore del non esser piú è sciocco ed empio. Ma che pietà, che ribrezzo, fisico, invincibile, ci prende per lo strazio della carne umana; per ciò che, dei corpi che furono vivi, pare ancor sopravviva, materia inconsulta!

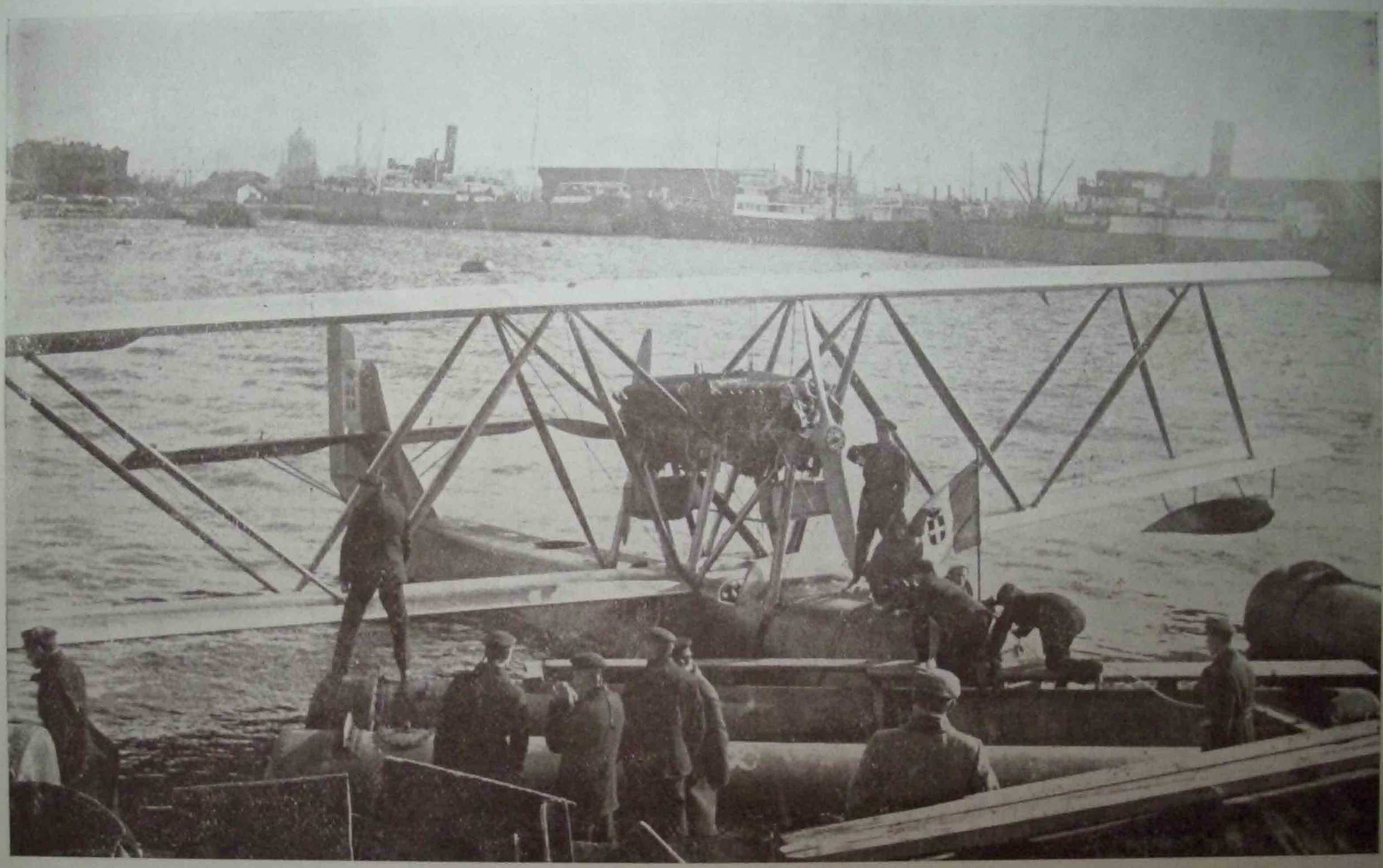
*

Ebbi subito di che distrarmi.

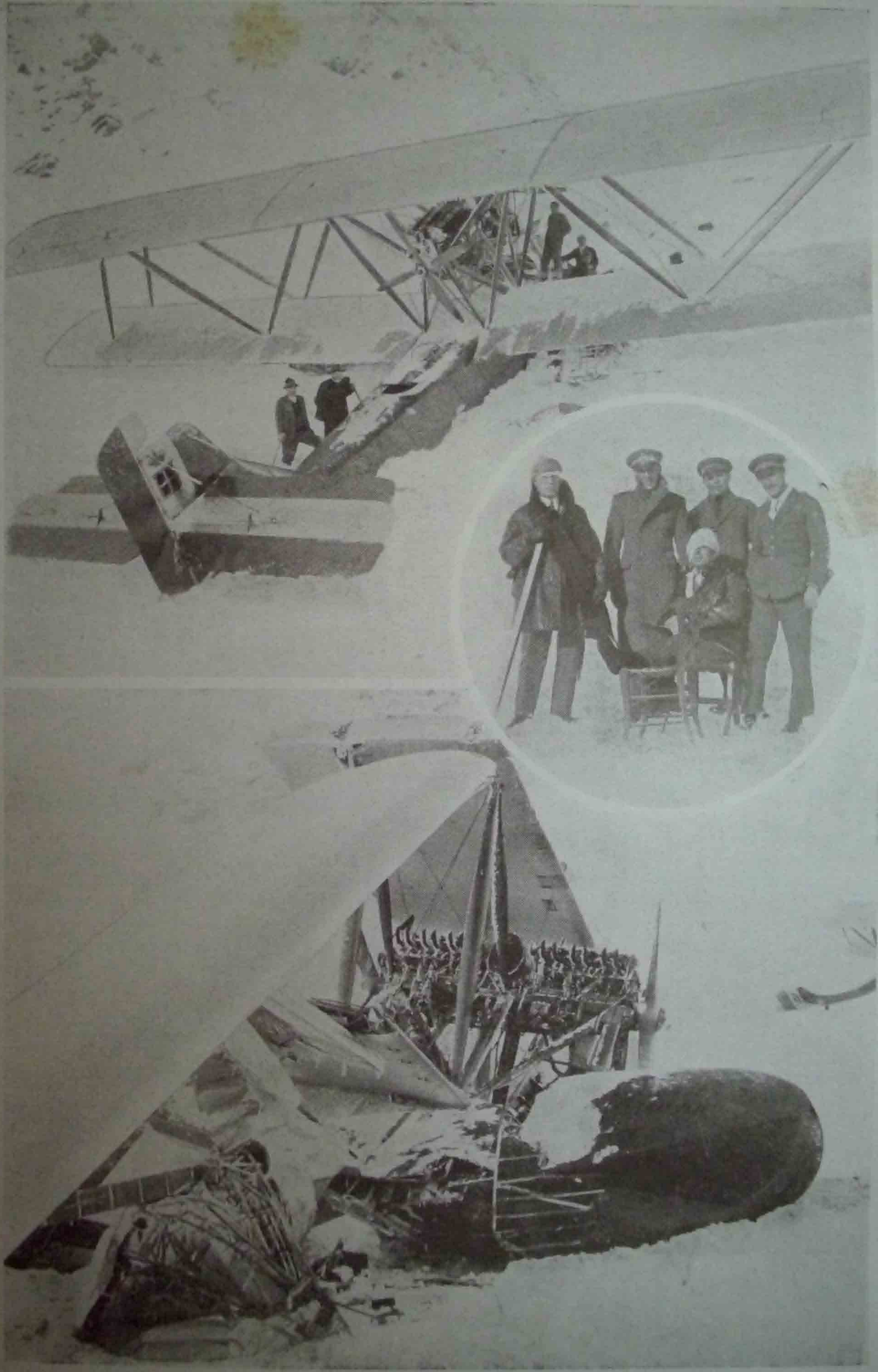
La vita degli aviatori in guerra non era intessuta di ricordi, ma d'azione. Rapida, incalzante, tutta contingente. A volta a volta, d'ora in ora, placida, burrascosa, saettante; come il cielo che n'era l'agone. Dal quale, in un istante, poteva sopravvenire l'insidia da sventare; nel quale d'improvviso si era un'altra volta chiamati a cimentarci, a tremila metri, a venti, tra la fóschia o nel fascio di un proiettore; sotto l'imperversare della piog-gia o sopra l'inferno dei tiri aggiustati in quota. Per assolvere un certo cómpito.

La nave-appoggio « Bausan » costituiva l'oasi di pace ove si viveva placidi, ilari anche.

Quello che facevo nelle ore non d'ozio, non era, na-



31. La bandiera italiana sventola per la prima volta nella sovietica Leningrado (ottobre 1925 - III).



34. *In alto:* il velivolo di Guascone - *In basso:* dettaglio dell'idrovolante di Maddalena - *Nel tondo:* i feriti dopo la prima medicazione.

turalmente, molto diverso da quanto facevano gli altri soldati della nostra eroica Aviazione, di mare e di terra.

Ebbi subito una ventura: quella d'avere per comandante di squadriglia il tenente di vascello Pierozzi, al quale mi univa un'affettuosa amicizia.

Esercitai la pazienza nelle crociere in aria, alla ricerca dei sommergibili nemici. Potei concedermi il lusso d'una prima ricognizione su Durazzo, che mi valse il diritto di porre, sopra l'aquiletta, la coroncina: «brevetto militare».

Era il mio esordio bellico. In genere, come s'è visto, io non ho mai l'esordio felice. Quella volta, nebbia e freddo ladro, e poi densi piovaschi, e temporale furioso. Non si poteva scorgere niente. Ebbi almeno il vantaggio di esperimentare subito quanto utile mi riuscisse l'avere già buona pratica del mare e dell'atmosfera, e un eccellente allenamento alle rollate e alle scarrocciate.

La praticaccia marinara la potei anche mettere a vantaggio dell'organizzazione dell'Idroscalo.

Altri voli feci, naturalmente; parecchi. Era il mio mestiere.

Ancóra sopra Durazzo. Primo scontro aereo e prima dannazione dell'inceppamento della mitragliatrice.

Il 15 maggio 1917, altro scacco. In occasione della nostra brillante azione navale contro la Squadra austriaca, la quale, al comando dell'Ammiraglio Horthy, s'era attentata ad uscire da Cattaro, mi trovavo in volo da diverse ore, quand'eccoti finalmente un sommergibile ne-

mico. Giú a rotta di collo, fino a qualche centinaio di metri. S'immerge. Mollo una bomba; un'altra. Una sfiora la poppa, ma non esplode.

Non mi restava che tornar su a fare il carabiniere. Quanta piú spasmodica la vigilanza al di sopra delle onde, ove si può annidare l'insidia mortale per i marinai fratelli, nel cielo dove il nemico può piombare addosso improvviso, che non quando me ne stavo di guardia sul cassero della nave!

Verso mezzogiorno, la battaglia navale era in pieno sviluppo. Le navi italiane, serrata la distanza, inseguivano. Vedevo le vampate dei pezzi, scorgevo i tuffi dei proiettili. Le bordate si susseguivano. Due navi austriache erano occultate da una densa nube di vapore acqueo. Un'unità nazionale fece l'accostata. Mi parve di scorgere, fra la nube che avvolgeva i cacciatorpediniere nemici, un rigurgito d'acqua. Un'esplosione? Un affondamento?

Che ansia di vedere, di sapere!

M'accorsi che il livello della benzina era sceso maledettamente. M'affrettai al ritorno; ebbi appena il tempo di planare presso una nostra torpediniera, la quale mi rimorchiò fino a Brindisi, dove potei riprendere il volo con un altro apparecchio.

Bella vita, in complesso: vissuta in lievità e in intensità, nell'attimo fuggente.

Su Durazzo tornammo spesso: a lanciar bombe sulle navi ancorate nella rada, sui magazzini e il molo; al-

tre capatine le facevamo su Dulcigno, su Antivari, a mollar esplosivo contro piroscafi ed opere militari.

La distanza della nostra base dall'obiettivo serviva egregiamente a fare d'ogni missione di guerra un'ottima esperienza aviatoria.

Promosso guardiamarina, mi venne affidata una sezione staccata di idrovolanti, con la quale, da Vallona, potemmo «operare» bene contro i baraccamenti militari di Fieri, alle foci della Vojussa, contro il Ponte di Metali, San Giovanni di Medua.

Rientrato a Brindisi, potei ripartire per Cattaro, sulla quale avevo avuta la soddisfazione, nell'ottobre 1917, di portare per il primo l'ala tricolore. A bordo si trovava l'allora capitano di fregata Denti di Piraino; il quale aveva un gran da fare a buttar bene, perché giungessero sull'abitato, proclami e giornali. Molto invisi alle autorità austriache. Tanto che s'eran fatta premura di garantire ai lanciatori la fucilazione nella schiena. Se fossimo capitati loro nelle mani.

Poi, senza abbandonare del tutto le missioni di bombardamento e ricognizione, passai agli apparecchi da caccia. Naturalmente, col veloce, agilissimo, baldanzoso idro monoposto, armato di due mitragliatrici, la soddisfazione era maggiore. Mi appassionai all'organizzazione dell'idrocaccia.

E anche «cacciare», mi piaceva.

Ma il combattimento aereo ha avuto protagonisti e rievocatori davanti ai quali... mi ritiro.

Mi limiterò a ricordare che i soldati dell'aria adempivano strenuamente il loro dovere, ma quasi sempre senz'odio.

Al nemico caduto venivano resi gli onori militari; sulle acque che lo avevano inghiottito gli avversari lanciavano, dall'alto, una corona di fiori. Poi si volava fino al campo dal quale era partito, a lasciar cadere le fotografie delle esequie, ciò che era stato trovato nella sua giubba insanguinata, che poteva riuscire caro ai rimasti nella casa lontana, ove la guerra non era che eco di pianto.

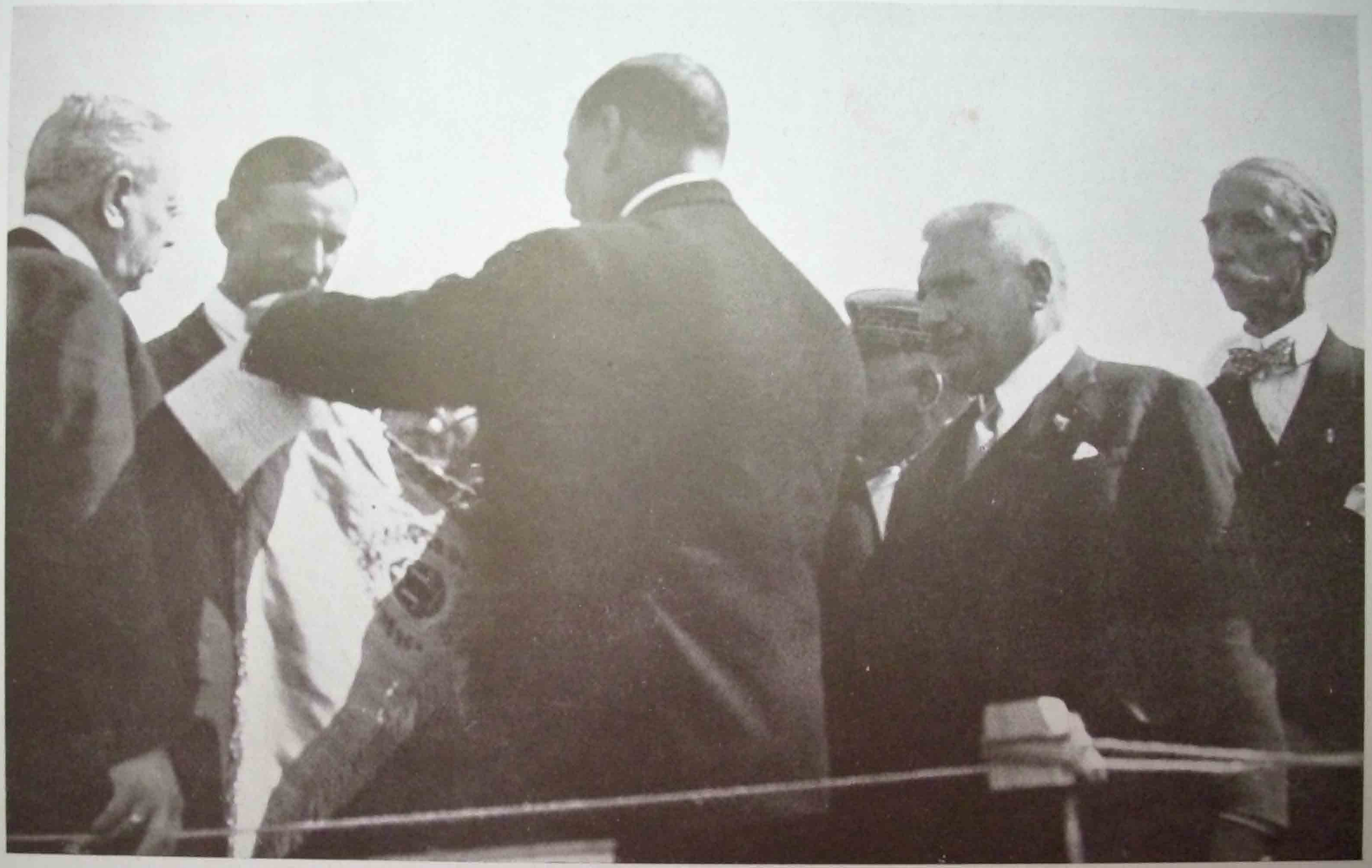
Solitamente, non si tirava contro l'avversario che si spingeva fin sull'idroscalo senza nuocere. Il velivolo solitario che spiraleggiava, planava, aveva qualche cosa di mesto, di solenne, che faceva zittire anche le batterie controaeree.

Si sapeva che era un nemico il quale veniva a recare ciò che restava del commilitone partito ieri, e che non s'era visto, non si sarebbe piú visto tornare.

Per qualche minuto, la pietà dell'uomo, la generosità del combattente, rifulgevano sole, sopra la maschia guerra, l'incoercibile realtà.

35. S. E. Mussolini fotografato in mezzo ai due equipaggi.

36. Il compianto giornalista Otello Cavara fotografato prima di un volo di guerra.



37. Brindisi, 1926 IV - Maddalena riceve in consegna il gagliardetto con l'emblema della Città, per portarlo in volo ad Atene.

38. Gli abitanti di Ghenicensk (Russia) ammirano il bell'idrovolante italiano.

X

« A REMENGO » SULLE ONDE

Il compito assegnato, il 5 settembre 1918, alla Squadriglia idrovolanti da bombardamento « L. 3 » era: coadiuvare nella ricerca delle siluranti in crociera davanti il Golfo del Drin; attaccare le unità nemiche eventualmente avvistate.

La mia pattuglia da caccia doveva « appoggiare » gli apparecchi da bombardamento nel caso di attacchi da parte di aerei nemici.

Giunti, verso mezzogiorno, coi miei due compagni, in prossimità della costa nemica, da tremila metri di quota avvistammo il gruppo dei nostri esploratori.

Duemila metri di planata.

Compaiono gli « L. 3 », in formazione. Passiamo loro sotto, per farci riconoscere. Quindi risaliamo, cominciamo a incrociare fra le nostre unità e la costa di Capo Rodoni, scrutando attentamente, se vi sia traccia di aeroplani nemici. Ecco le nostre torpediniere; poi, piú in là, tre navi nemiche, ferme, vicinissime a Dulcigno, sotto la protezione delle loro batterie costiere. Bisogna non dare prematuramente l'allarme, perché la squadriglia da bombardamento possa sopraggiungere col suo carico di bombe.

Dieci minuti d'impazienza.

Poi mi avvio, quasi « in candela »; punto sulle torpediniere nemiche. Scaravento da qualche centinaio di metri la sventagliata delle due mitragliatrici. Riattacco motore, per ricaricare. Paterniti e Conforti fanno lo stesso. Mitragliamo sempre piú davvicino. Le torpediniere si difendono rabbiosamente col fuoco preciso e intenso dei cannoni antiaerei, delle mitragliatrici, avvolgendo di vampe i tre idrocaccia tricolori che precipitano s'avventano s'impennano balzano sguisciano, in un giocondo carosello.

Frattanto sopraggiungono gli « L. 3 » a scaricare sulle navi austriache le bombe da mezzo quintale, i nastri delle loro mitragliatrici.

Noi su, alti, a far la guardia, a vedere se c'era da continuare la giostra, con qualche aviatore austriaco.

Niente. Sullo specchio del mare, la scia dei nostri esploratori che si dirigevano a tutta forza verso il luogo dell'impari mischia. Giungeranno in tempo?

Il mio motore cominciò a borbottare, diventò asmatico. L'acqua nel radiatore era arroventata. Presi la rotta del ritorno, seguito dall'« M. 5 » di Paterniti; l'altro caccia non lo scorgevamo piú.

Di colpo il motore « piantò ». Dovetti scendere. I cilindri erano completamente grippati. Nessuna possibilità di riparare l'avaria. Il mare non era nelle condizioni piú propizie. Segnalai a Paterniti di ammarare, l'incaricai di avvertire i nostri esploratori dell'incidente

occorsomi. Restai sul fragile scafo, in attesa di venire « recuperato ».

Passarono un paio d'ore. Alle 16 vidi gli « L. 3 » dirigersi, di conserva, verso Brindisi. A cavalcioni della fusoliera, cercai farmi scorgere, agitando le braccia, il berretto, la giubba. Invano. Non videro il ragno sul mare; scomparvero.

Il tramonto. Le montagne d'Albania, lontane, dileguarono nelle brume della sera. Ormai, tutte le nostre navi erano certamente rientrate.

E Paterniti? Non aveva avvisato? Che ne era di lui?

Anch'egli, dopo dieci minuti di volo, aveva dovuto scendere, per il grippamento dei cilindri.

Presso a poco lo immaginai. Ma aveva ammarato vicino a me, o presso la costa? Che almeno lui potesse essere salvato...

Per me, avevo poche speranze; sapevo quanto sia difficile l'avvistamento di un apparecchio sperduto in mare.

Finire cosí, miseramente, stupidamente, per sfinimento: bruttissima prospettiva.

Mezzanotte. Che arsura! Tentai bere l'acqua del radiatore. Era salmastra, nauseosa, non mi riuscí mandarla giú. Anzi, aumentava la sete. Altre ore: di accasciamento, di rassegnazione.

Si levò una fresca brezza da Nord-Ovest. Una speranza: giungere vivo, alla deriva del vento, sulla costa albanese, forse in territorio occupato dai nostri.

Che disperata nostalgia di un po' di tela da lasciar gonfiare dal vento, per riessere, sul mare, marinaio!

Avrebbe resistito il fragile scafo?

Tanto...

Distesi la giubba impermeabile tra le ali dell'apparecchio, come vela. L'umidità mi si fece sentire nelle ossa, atrofizzandomi. Ad intervalli regolari sparavo qualche colpo di mitragliatrice, nella vana illusione che qualcuno potesse essermi vicino, sul mare, nella notte.

Scrutavo l'orizzonte. Dovevo avere, almeno negli occhi, la febbre. D'un tratto mi parve scorgere, lontano, un fanale. Rosso. Che si moveva. No, era fermo. Niente. Provai a chiudere gli occhi, a riaprirli; a stornarli dal punto in cui la luce m'era parsa balenare, a riaffissarveli. Nulla piú. Un'allucinazione. Adesso i fanali immaginari occhieggiavano da tutte le parti. Irrisione.

Mi venne un'altra idea: fare segnalazioni luminose. Spezzai il vetro della bussola, riempii di benzina la calotta di rame, v'immersi dei cenci, diedi fuoco.

Una vampa sinistra illuminò la notte.

Ma, per il forte rollio dell'apparecchio, la benzina si versò, sulle mani rattrappite, sullo scafo di legno sottile, di tela verniciata.

Meglio annegato che arso.

Il tuffo mi ridiede un po' d'energia. Riemersi. Sull'acqua qualche chiazza di benzina bruciava, come un fuoco fatuo. Il velivolo già era lambito dalla fiamma. Tra pochi minuti sarebbe stato un rogo.

L'amore al mio veloce strumento di battaglia mi salvò. Era come vedessi bruciare un trono. Il piccolo, effimero, tavolta fatale, ma pure meraviglioso trono alato, che consente al soldato del cielo ore d'indicibile ebbrezza nell'azzurro, nella mischia, tra le costellazioni degli « shrapnels », le stelle filanti dei razzi.

A cavalcioni della fusoliera, facendo delle mani coppa e pala, buttai acqua sullo scafo e sulle ali, riuscii a spegnere le fiamme.

Un... rinvio.

Esausto dallo sforzo, zuppo, intontito, mi rannicchiai in quello che poche ore innanzi era stato il mio bel posto di combattimento. Posare, chiudere gli occhi, dormire.

La morte senza dolore, in definitiva, non è che qualcosa che viene a mancare. Come la luce, a far scattare un interruttore.

Qualcosa: la vita.

Somma di ricordi d'affetti d'amarezze; di lotte soddisfazioni delusioni aspirazioni speranze.

Tutto che m'era stato piú caro — volti pensieri sensazioni — tutto che con piú forza mi aveva impressionata la retina, mi ripassò, nel dormiveglia, davanti agli occhi, nel cervello. E, accanto a ciò ch'era stato piú saliente, ciò che non era stato o non m'era parso che futilità: un pianto, fanciullo; un'esaltazione dell'adolescenza; un piccolo rimorso, un paesaggio, un desiderio che non credetti tanto intenso; un motivo di canzone, un

profumo, un gesto abituale alla mamma; l'intercalare d'un camerata. Come tutto fosse presente, attuale.

Poi, mi parve che ancóra il velivolo rombasse, vibrasse con me; sopra un mare di nubi; tra gli scoppi, lo schianto dei proiettili straccianti. E che, col fido « Macchi », precipitassi, tra le stelle fatali che brillano di giorno, a vedere, identificare, bombardare, mitragliare. Forse, a morire.

Sopravvenne un senso di pace, di bontà. Come in certe notti d'Oceano; in certe sere, dopo la fatica, che su Brindisi stagnava una blanda malinconia, e l'ultima eco della canzone in voga pareva perdersi nel mare, lontano.

Chi siete — io non lo so;
Ma so che gli occhi ardenti
Hanno la forza di strapparmi il cor...

Mi risvegliai alla realtà; una sorda rabbia m'invase; per finire cosí, per non poter fare piú nulla.

Alle 5 rispuntò il sole, il vento si calmò. Il mio valoroso idrocaccia si manteneva ancóra a galla. Ripresi a scrutare l'orizzonte. Senza risultato, per ore. Finalmente, ecco profilarsi la sagoma d'una nave. Ha visti i segnali, viene verso di me!

L'ultima angoscia: se fosse austriaca?

C'è ancóra un po' di benzina nella « nourrice »?

« *All right* ».

E un cacciatorpediniere tricolore, il « Mosto ».

E Paterniti? Salvo!

XI

NEI CIELI D'EUROPA

Anche per l'aviazione, in Italia, finita la guerra, cominciò un brutto quarto d'ora, che durò alcuni anni.

Il popolo, che aveva vibrato fino allo spasimo per le gesta dei soldati dell'aria, pareva non volerne piú sapere — nell'illusione d'aver ottenuto, con la vittoria e il piú valido confine, la sicurezza completa, perpetua — neanche degli aviatori. Governo, « classe dirigente », sembravano ritenere che tutte le forze armate fossero « roba di prima ». Urgeva l'assillo della smobilitazione.

Nello stesso Esercito, fra le stesse « autorità competenti », qualcuno non esitava a chiedersi che diavolo ci sarebbe ancóra stata a fare l'Aeronautica Militare. Tutti, o quasi, mostravano di ignorare o di dimenticare che se, per motivi contingenti, il velivolo aveva trovata la sua piú intensa applicazione come mezzo bellico, era stato ideato e sarebbe logicamente stato utilizzato anche a scopi civili, che ben si prospettavano dopo il primo periodo — agonistico e sportivo — e il secondo — prevalentemente guerresco — che la tanto vaticinata e perseguita macchina aerea aveva attraversato. Perché era lapalissiano che il velivolo non doveva necessariamente trasportare bombe; e rapidi, e lontano, gli uomini

potevano avere voglia e interesse d'andare anche prescindendo dagli scopi bellici.

Chi avrebbe dovuto provvedere, pareva non capacitarsi che a guidare le macchine alate sulle nuove rotte potevano per l'appunto egregiamente servire i piloti di guerra; per i quali l'aver appreso a volare, oltre che fra la ridda dei venti, fra quella delle cannonate, non costituiva una inferiorità.

Gli apparecchi furono « liquidati » per poche centinaia di lire; i piloti con qualche centinaio di lire.

Tra gli aviatori di guerra, disillusi, si diffuse lo scetticismo. Quasi tutti preferirono darsi a ben diversa attività. Con letizia i pochi per i quali guerra e volo non erano stati che un'eroica parentesi accidentale; con malinconia, e talvolta con vero strazio, gli innamorati per temperamento, del cimento; quelli che nel volo avevano trovato un modo nuovo e fervido di sentire e vivere la vita, un ritmo e una bellezza arcana; coloro che avevano contratto il « mal d'aria »; quello che piglia nelle azzurre altezze i gagliardi; e non dà nausee o deliqui, ma impareggiabili ebbrezze.

*

Come s'è visto, una certa inclinazione per la vita piuttosto movimentata l'ho sempre avuta; e al dinamico voto m'ero troppo bene assuefatto. Che la guerra fosse finita, e vittoriosamente, mi faceva molto piacere;

39. Itinerario della Crociera di 10.000 chilometri lungo i principali fiumi europei (ottobre 1927 - VI).

ma dover rinunziare a fare ancóra qualcosa, a volar ancóra, mi sarebbe parso troppo malinconico. C'è della gente congenitamente « insmobilitabile ».

Impossibile smettere di volare proprio quando appunto per i voli m'avean date tante medaglie, e a Pettorazza m'ero sentito chiamare, da un amico d'infanzia improvvisatosi poeta in mio onore, nientemeno che « novello Arcangel »...

Per non perder tempo, mi sposai. Ebbi cosí una nuova passeggera; e l'aviazione una nuova recluta: Luciano.

Restai nell'Aeronautica, anche se le amarezze erano allora piú copiose che non le soddisfazioni.

Ebbi cosí modo di partecipare alla prima Missione aeronautica della Regia Marina che, nell'agosto 1919, andò nel Nord Europa. Ad Amsterdam, in occasione dell'Esposizione Internazionale Aviatoria, i piloti italiani poterono far ammirare le ali tricolori in numerosi voli al disopra della città, nella quale erano convenuti i piú famosi « Assi » delle Nazioni alleate.

Erano con me il tenente Carlo di Robilant, il Maresciallo Minciotti, e Longo. Da Amsterdam noi quattro partimmo in volo per Stoccolma. Causa un incidente di motore, lungo la rotta, dovetti ammarare al grande idroscalo tedesco dell'isola di Borkum, allora in demolizione. Ebbi dagli aviatori ex-nemici accoglienze cordialissime. Lasciato l'apparecchio per la riparazione, tornai ad Amsterdam, donde nuovamente raggiunsi in volo l'Isola. Avevo riempita la fusoliera di bianco pane

olandese, sigarette, cioccolata. Fu una vera manna per i camerati tedeschi, che da cinque anni non vedevano pane bianco. Brindammo ai futuri destini dell'aviazione, con un'ultima bottiglia di vino del Reno che il comandante dell'Idroscalo, tenente di vascello Freundenberg, « cacciatore » famoso, volle sacrificare in omaggio alla cavalleria degli italiani...

Poiché nel corso della nostra missione, ad Amsterdam e a Stoccolma, avevamo istruito numerosi piloti, gli apparecchi furono lasciati in dono al Governo svedese.

Dovemmo cosí far ritorno in Olanda su di un piroscafo da carico piuttosto malandato, e che nel Mare del Nord, disseminato di mine, avanzava con tutta la prudenza del suo equipaggio avvezzo... alla neutralità. Ed è assai probabile che, se non ci fossimo, nei momenti topici, trasformati in volonterosa ciurma noi aviatori, che con l'esplosivo avevamo un po' piú di dimestichezza, non avrebbe mai acquistata la disinvoltura necessaria a raggiungere l'opposta riva. Col che non voglio nascondere che ci sentimmo assai piú sicuri all'andata, per via d'aria, che non al ritorno, su quel legno tentennante fra le mine.

Nell'aprile del 1920, partecipai alla ripresa delle Gare aviatorie di Monaco, con un altro « Savoia », che fu giudicato il migliore idrovolante in gara; ma il piú sfortunato. Con grave disappunto di Denti di Piraino, il quale rappresentava ufficialmente la nostra Marina, e, ricordando una certa cannonata austriaca che nel cielo

di Cattaro ci portò via una cospicua fetta d'ala, avrebbe voluto vedermi fare grandi cose.

Grandi cose, quell'anno, non le fece nessuno; da troppo poco usciti dalla guerra, i velivoli non erano ancora «a punto» per rispondere alle esigenze del regolamento delle Gare, per presentarsi come si conviene in funzione di attrattiva sportiva. In complesso, si trattò piú di un avvenimento mondano che non di una vera competizione; e le visite al Museo Oceanografico e al «Casino» di Montecarlo ci tennero occupati piú che non i voli.

*

Rientrato in volo a Sesto Calende, ne ripartii presto, per pilotare uno dei tre apparecchi «Savoia» che il Governo svedese, dopo la convincente prova della loro bontà offerta dalla nostra Missione, aveva acquistati. Un altro velivolo era pilotato dal comandante Thornberg il quale, otto anni piú tardi, doveva meritarsi la gratitudine degli Italiani, come capo degli aviatori svedesi che contribuirono al salvataggio delle vittime del naufragio del dirigibile «Italia» nell'Artide.

In quegli anni, i voli fuori dalle frontiere, su lunghi percorsi, rientravano ancóra nel campo delle non troppo facili esperienze; presentavano difficoltà piú considerevoli di quanto non presentino — fortunatamente — oggi, voli di ben maggiore lunghezza. Apparecchi e servizi

erano lungi dall'aver raggiunto l'odierno grado di perfezione. S'era ancóra ai primi tipi di apparecchi civili, che richiedevano nei costruttori la soluzione di problemi nuovi, onde ottenere requisiti diversi da quelli richiesti agli apparecchi di guerra, per i quali, ad esempio, l'economia, spesso l'autonomia, persino la sicurezza, erano fattori poco piú che secondari.

Sulle nuove rotte, gli idroscali erano in numero esiguo, imperfettamente attrezzati; la meteorologia ancóra non poteva rendere servizi veramente utili; trovare carburante buono pel rifornimento rappresentava spesso un problema. Il velivolo se n'andava, ancóra non troppo sicuro di sé e delle oasi, assetato di benzina; come un cammello; lungo le carovaniere del cielo.

Io credo di dovere il fatto di essermela sempre cavata discretamente ad un certo numero di « fattori »: allenamento lungo e vario; molta passione aviatoria e italiana; inveterata abitudine a non dubitare mai del successo; fiuto acquistato da marinaio, e ottimo a « sentire » il tempo e capire il mare; convinzione, maturata attraverso le svariate esperienze consentitemi che, prima di morire, ce ne vuole; e che, se proprio capita, è un vero peccato, perché non si riesce piú a combinare niente; ma pazienza. Verrà certo un altro a seguire l'esempio, a continuare l'opera.

Quale? Mah: quella, varia, che richiede sacrificio; con la quale ognuno cerca di dare, alla Patria e ai fratelli, quello che può, nello sforzo buono, in virtú del quale la

vita degli uomini e dei popoli acquista un significato ed un valore; e che non è mai finita.

Sempre nel 1920 — anno che il vertiginoso progredire delle macchine aeree fa apparire tanto lontano — sorvolai, per la prima volta, e con idrovolante, il massiccio del Gottardo. Attento al motore, che andava sorvegliato, il cui regime bisognava regolare giudiziosamente. Peccato che m'avessero messo a bordo un motorista svedese, che non masticava una parola di italiano. E ad intendermi col quale, tra il rombo, e le sberle dei « remours », era del tutto impossibile.

Tuttavia, andò bene fino in Olanda, ove dovetti ammarare per la rottura dell'elica.

Altra complicazione: l'arrivo a Wilhelmshafen, di notte, dopo aver dovuto restare in mare quattro o cinque ore. Benché, secondo le convenzioni, l'Idroscalo fosse in demolizione, i Tedeschi — per mia fortuna — mi fecero le regolamentari segnalazioni notturne.

Giunto a Stoccolma, vi trovai Carlo Di Robilant, il quale aveva lasciato l'Italia qualche giorno prima degli Svedesi, per organizzare un servizio di aviolinea civile.

Partito con cinque « F. B. A. », arrivò con due; gli altri, disseminati lungo il Reno: uno s'era andato ad appiattare tra gli alberi, a Strasburgo. Ma Di Robilant, signore, alto, sempre sorridente, poiché non era un novellino, non si mostrava troppo sorpreso della cosa, né scontento. Il suo unico passeggero, uno spinone, pareva soddisfattissimo della gita che gli concedeva il

diritto d'essere considerato un « recordman » dai cani fratelli; e l'officina che Di Robilant portava sempre a bordo, installata in un sacco, era ancóra bene attrezzata, e con una scorta tuttora considerevole di svariati pezzi di ricambio.

*

Nel 1920, ebbi pure l'incarico di continuare nel Nord Europa una propaganda che già cominciava a dare buoni frutti.

Partii con un nuovo modello di « Savoia », l'« S. 16 », essenzialmente commerciale, e avendo a compagno di volo il giornalista Guido Mattioli.

L'autonomia dell'apparecchio era di poche ore; i rifornimenti assicurati solo a Mok (Olanda), Copenaghen e Stoccolma. Nonostante il vento avverso e le nubi che precludevano la visibilità, la traversata delle Alpi, da quasi quattromila cinquecento metri di altezza, andò abbastanza bene. Andò bene anche l'ammaramento di fortuna che dovetti fare ad Arau. Però non potei trovarvi che una cinquantina di litri di benzina, tanto da decollare, sfiorando gli alberi della riva di pochi centimetri.

A Zurigo, trovo una muta di agenti di dogana e di polizia. Perquisizione accuratissima nell'interno dell'apparecchio, sequestro dei passaporti, scaduti: perché il maltempo sulle Alpi ci aveva fatto ritardare la partenza. La sera del giorno successivo, ancóra i passaporti non

si vedono, e l'apparecchio è sempre piantonato. Non mi resta che sgattaiolare nello scafo, soffiare via col vento dell'elica i malcapitati poliziotti, e puntare decisamente l'ala tricolore verso Nord, senza permesso e senza documenti.

Sorvolammo Mannheim ch'era già buio, e della città non si scorgevano che le mille luci. Ecco, fra la foschia, i ponti di Magonza. Finalmente potei posarmi sul Reno quasi in burrasca, ormeggiarmi, destreggiandomi fra i barconi, passando sotto uno stretto ponte.

Eravamo in territorio occupato. La città pareva vivere sotto un incubo; ovunque soldati francesi; pochi tedeschi per le strade. Case e palazzi cosí tristi, silenziosi, da parere disabitati. Orgoglio della bella divisa da ufficiale della nostra Marina; di mostrare che gli Italiani hanno del fegato, e lavorano.

Partimmo di buon mattino; ma le nubi diventarono cosí fitte e nere che non si scorgeva nulla, anche a pochi metri dal suolo. Cominciò pure a piovere. Bisognò ammarare a Colonia. Il Reno era in burrasca, e la corrente mandò l'idrovolante a sbattere violentemente contro la prua di un malaccorto piroscafo. Qualche danno. Per fortuna l'« S. 16 » era a prova di bomba. Un motoscafo inglese mi prese a rimorchio per portarmi nella darsena interna. La ostruiva un piroscafo in arrivo, il quale imprimeva all'acqua scuotimenti pericolosi per l'incolumità dell'apparecchio. Preferii riattaccare motore, e sbrigarmela da me, urlando a squarciagola per far scostare

tutti i natanti, e andare ad ancorarmi in un angolo sicuro.

Il sapere il mio prode « S. 16 » esposto alle intemperie mi turbò il sonno, per tutta la notte.

Ripartimmo fra la tempesta, per il gusto di far vedere che gli idrovolanti italiani «camminano» con qualunque tempo.

Una selva di altissimi comignoli: Dusseldorf; poi la frontiera tedesco-olandese. Coi primi molini a vento, ecco il sole. Però anche lo Zuiderzee era in burrasca; sopraggiunsero violenti piovaschi, e dovemmo navigare alla bussola.

Ammarai a Texel, nella baia di Mok. Accorsero gli amici olandesi, i quali, a vederci giungere con quel tempaccio, dimentichi della tradizionale calma, si diedero ad agitare braccia e fazzoletti, ad applaudire fragorosamente.

La sera, intermezzo di allegria, di brindisi all'Italia e all'Olanda.

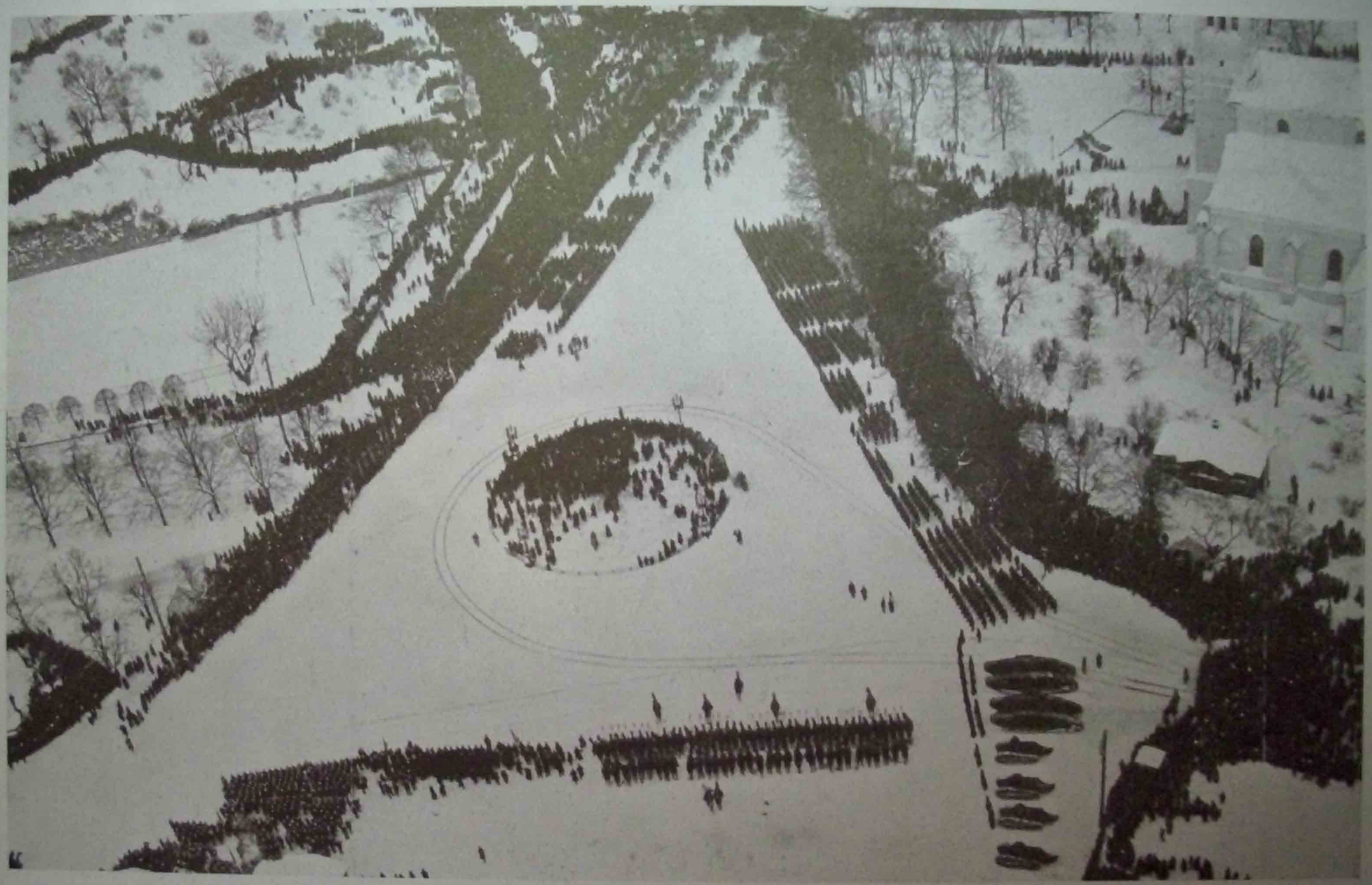
Poi, col giornalista, addosso a lustrare l'apparecchio, a fargli una toeletta invernale.

★

Un bel pomeriggio tiepido riprendemmo la rotta per il Nord, seguiti da Longo, ormai istruttore dei piloti svedesi, e che doveva rientrare in volo a Stoccolma con un « S. 13 ». Sullo Zuiderzee, cannonate a tutto spiano, per esercitazione, e aria movimentatissima.

40. Paesaggio finlandese.

41. Alberto del Prete
il valoroso compagno di Maddalena, perito nella primavera del 1930, vittima di un incidente di volo.



42. Reval - Una parata militare in mezzo alla neve, nell'anniversario della proclamazione della Repubblica Estone. (A destra, in basso, sono schierati i carri d'assalto).

43. Il grandioso Palazzo Reale di Stoccolma visto dall'alto.

La Germania, il canale di Kiel. Paesaggio monotono; numerose navi da guerra smantellate. Annottò. Non c'era neppure la luna; la benzina era prossima ad esaurirsi.

Sotto si profilava un'isoletta graziosissima. A meraviglia: a Langeland c'era benzina, olio, ogni ben di Dio, offerto in buon italiano. Però ci vollero molte corone danesi. In compenso ci si offersero due passeggeri: uno lo imbarcai io, l'altro Longo. Ebbero la soddisfazione di giungere a Copenaghen, vento in poppa, a piú di duecento all'ora.

Le peripezie incominciarono con la terza tappa.

Tira un vento furibondo di Ponente; la mareggiata fa ballare gagliardamente i due apparecchi ormeggiati entro il porto. Meglio farli ballare per aria. Poi, c'è di mezzo l'amor proprio, perché i piloti inglesi del postale che fa servizio quotidiano Copenaghen-Amburgo hanno deciso per oggi di restare all'ormeggio, e anche gli aviatori danesi sconsigliano la partenza. Io e Longo siamo di quelli che ritengono convenga sempre andare a vedere di che cosa precisamente si tratti.

Prendiamo il largo, passiamo sotto il bordo della nostra nave scuola « Ferruccio », in crociera nei mari del Nord; via, sopra le onde agitatissime; fino a Goteborg, grande porto commerciale svedese.

Il giorno successivo, fra la solita solfa del vento e della pioggia, raggiunsi Stoccolma. Il mio « S. 16 » aveva stabilito il nuovo « record » mondiale di distanza con idrovolanti: 3.500 chilometri.

★

Mi venne la voglia di fare dell'altro: portare il saluto e l'omaggio dell'ala italiana all'Aviazione finlandese, in lutto per la morte di tre suoi valorosi piloti, Mikkola, Leyer e Dyrkman, partiti in volo da Sesto Calende un giorno prima di noi, e rimasti vittime di tragici incidenti sulle Alpi; migliorare il «record»; studiare e sperimentare le rotte baltiche, per conto di una Società svedese la quale intendeva istituire aviolinee con apparecchi «Savoia».

Feci la prima tappa a Reval per depositare un passeggero. Ebbi il piacere di incontrarvi anche Camillo De Carlo, Medaglia d'Oro per le leggendarie gesta compiute in territorio occupato dagli Austriaci durante la guerra.

Evidentemente, le mie «picchiate» non facevano buona impressione agli stranieri. Già i motoscafi esploravano al largo, avendo un semaforo segnalato che il velivolo italiano era precipitato; anzi, un giornale di Riga ci dava addirittura morti il giorno innanzi, per un'altra caduta — del genere — presso Marieborg...

★

Da Helsingfors dovetti partire senza aver potuto mettere a punto il motore come sarebbe stato consigliabile dopo trenta ore di volo faticoso.

L'egregio nostro Console sfodera una macchina fotografica.

— No, grazie. Una volta m'hanno fotografato in partenza, e ho dovuto restare ventisei ore in mare. Digiuno, presso la costa nemica.

Ma lo scatto fatale era già avvenuto.

Accidenti: dobbiamo giusto attraversare il famigerato Baltico, proprio nel punto ove un monumento ricorda come una corazzata russa sia stata sommersa da un'improvvisa tempesta, a qualche chilometro dalla costa; e il mare non restituí né un cadavere né un rottame.

Bene: sul radiatore spicca il motto della «Giovane Italia»: «Come vien viene».

Decollo di soddisfazione; ma tosto, al di sopra dei fiordi, raffiche improvvise e violente di vento, nubi spesse, vagabonde. Nei pressi delle isole Alands, specie di masse magnetiche, le bussole cominciano a fare scherzi. Il mare, sotto, ha un bruttissimo carattere. Nei pressi di Fuorusund, a cinque miglia dalla costa, nasce un putiferio nel motore: pare il mangiafuoco.

Provo a regolare la miscela; non serve. Bisogna scendere.

«Come vien viene».

Se non viene benissimo, stavolta si va ai pesci.

È evidente.

Cerco di sfruttare al massimo il breve volo librato consentito; intanto, mi studio le onde: sono di quelle che non ammettono scherzi. Non curiamoci degli scop-

pi del carburatore. Sostengo l'apparecchio in linea di volo fino a fargli perdere quasi completamente la velocità; uno strattone al « profondeur »; riesco a posarmi « al bacio » su una grossa cresta d'onda. Viva l'« S. 16!»

Constatiamo che una valvola è deformata; impossibile rimettere in marcia il motore. Il vento ci spinge al largo. Mattioli ha una infinità di mal di mare. Pure, bisogna vada a piazzarsi sull'estremità di un'ala, se no l'altra affonda. Al largo le onde crescono.

Dopo due ore buone, un veliero. Va in Finlandia, non può deviare; il cavo di rimorchio è lungo solo venti metri. Il mio povero « Savoia » viene a sbattere contro la poppa della nave. Ridiventato marinaio, ho un gran da fare a dirigere la manovra. Il giornalista è anche piú affaccendato di me, a far da contrappeso sull'ala, sulla coda, maledicendo di soffrire il mal di mare, e di non saper nuotare. Si va avanti un altro paio d'ore. Poi uno scricchiolío, uno schianto. L'incastellatura cede, il motore sfonda lo scafo, che si sommerge.

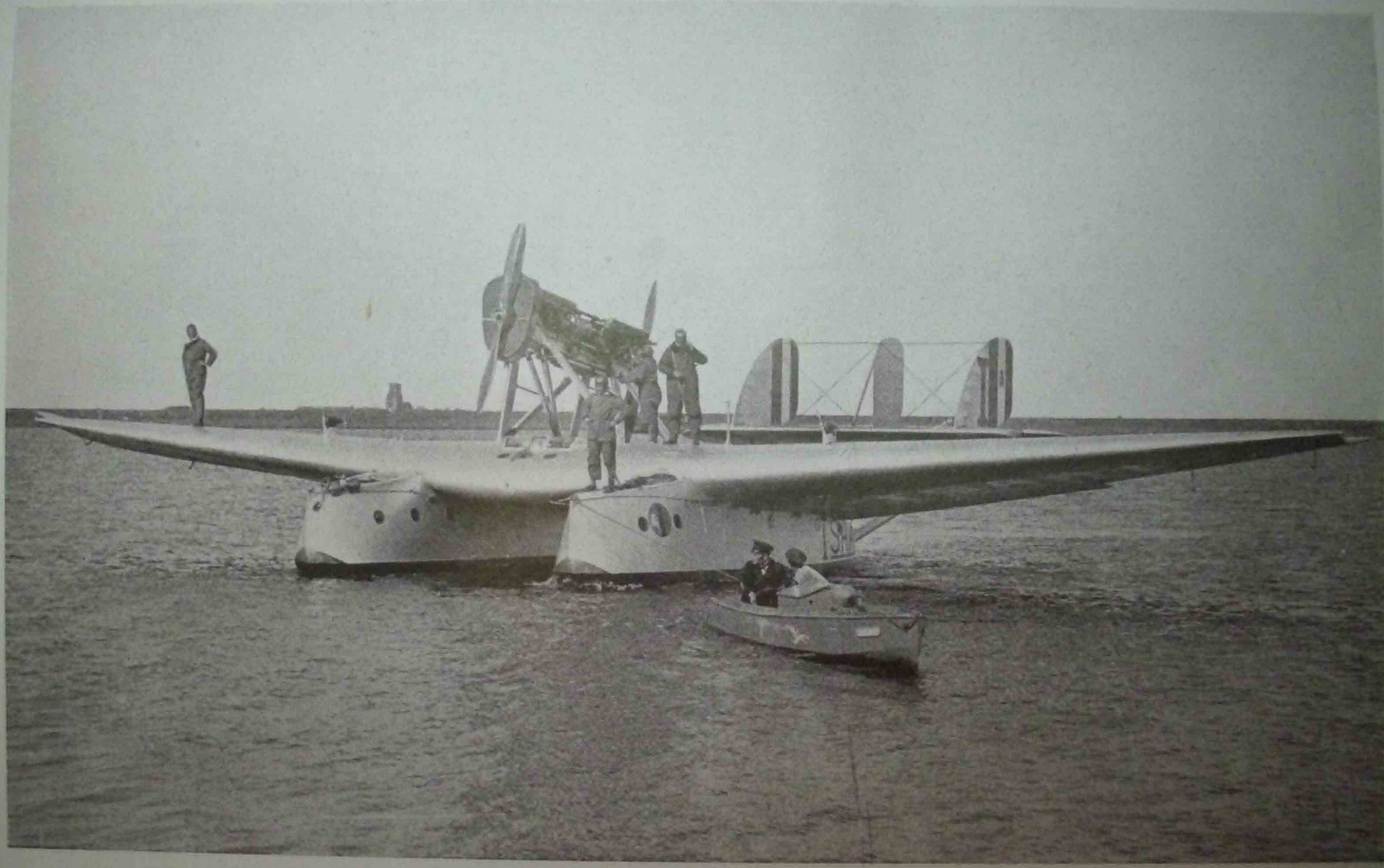
Isso a bordo Mattioli, che per fortuna s'era assicurata una corda alla vita.

Ma che rabbia vedere il nostro bell'apparecchio affondare, sventolando ancora, nel fluttuare della coda, il tricolore! Però, ha completamente trasvolato, per il primo, il Baltico; e il « record » di distanza per idrovolanti è portato a cinquemila chilometri.

Tra le lacrime che scappano, un grido di vittoria e di fede: « Viva l'Italia! »

44. Il Porto di Reval.

45. I Fiordi di Stoccolma.



46. Il grande idrovolante giunge ad Amsterdam.

47. A destra: motorista Rampini, comandante Maddalena, tenente Cagna.

XII

« IMPITURAI » SULLO SPLUGA

Nel 1921, ad Amsterdam, al proprietario di un negozio d'oggetti artistici il quale mi chiedeva perché ci tenessi a veder esposta nelle sue vetrine una fotografia di Benito Mussolini, che m'ero portata sull'apparecchio, avevo risposto:

— È l'uomo che riuscirà veramente a far qualcosa di buono per l'Italia.

La profezia era facile. Soltanto, Mussolini fece infinitamente di piú di quanto gli Italiani da lui s'attendevano.

Cominciò, nel 1922, con la Marcia su Roma.

Sicché io, tornato dalla Spagna, ov'ero stato istruttore alla base di Cartagena (uno dei miei allievi, Franco, doveva poi... farmi la concorrenza) vidi l'alba della rinascita anche per l'aeronautica; ed attuarsi quella fusione di tutte le forze aeree in un unico organismo, con la costituzione di un'apposita Arma, della quale, pur appassionato marinaio, ero stato uno dei pochi sostenitori. Mi venne affidato il comando dell'idroaviazione del Sud Adriatico e Jonio; ebbi parte precipua nella occupazione di Corfú, poi fui inviato a costituire la prima base aviatoria italiana in Egeo, nell'Isola di Leros.

Nel luglio del 1923, feci una nuova capatina in Olanda. Eravamo tre equipaggi bene affiatati. Speravamo di poter trasportare in volo un'altissima personalità, ma la speranza andò delusa. Sei anni piú tardi, nell'agosto 1929, dovevo avere l'onore di essere a fianco del generale Italo Balbo nel condurre il Duce in un volo di oltre dieci ore lungo le coste dei nostri mari.

*

La sosta nel Paese dei tulipani, in attesa di ordini, fu assai spassosa; Marziale Cerutti, che disponeva di un nuovo agilissimo apparecchio, faceva meravigliare con le sue acrobazie gli Olandesi; anche Centurione, il quale doveva poco dopo trovare la morte nel corso delle prove per la Coppa Schneider, dava numerosi saggi della sua non comune abilità. Il capo pattuglia era De Pinedo.

Nelle frequenti scorribande pel cielo olandese, per un'improvvisa avaria, m'accadde di dover scegliere per campo di fortuna il primo corso d'acqua che mi venne fatto di scorgere, e di finire in secca. Nessun danno.

Molti olandesi accorrono, mi sono intorno festanti, divertiti. Ma non ce n'è uno che voglia decidersi ad aiutarmi a spingere l'apparecchio in acqua.

Qui bisogna lavorare d'astuzia.

M'alzo sul seggiolino, esibendo un bel fiorino d'oro fra pollice e indice della sinistra, un altro fra pollice e indice della destra.

Come diventano dinamici i ragazzotti olandesi! In un baleno l'idrovolante è nel suo elemento. *All right.* Rimetto tranquillamente i fiorini in tasca e il motore in moto; e con un gesto squisitamente partenopeo, saluto e m'involo, lasciando gli improvvisati aiutanti con tanto di naso.

L'essermi riuscito di salvare il comandante dell'idroscalo, Backer, che aveva « capottato » ammarando con me nel Laghetto di Gondo, aumentò la simpatia che gli Olandesi mi dimostravano grazie ai miei voli acrobatici e all'essere io per primo sceso con l'idrovolante nel Laghetto di Rotterdam. Sí che provai la strana... emozione di sentirmi baciar la mano dalle signorine; e di vedermi attaccare al collo una corona di crisantemi, quasi fossi, anziché festeggiato, defunto...

*

Nel 1925, mi fu affidato il comando della spedizione per il Circuito del Baltico, da effettuarsi con due grandi idrovolanti « Macchi 24 », da settembre a novembre, nella stagione buona per i temporali, e quindi per i voli che dimostrino quanto valgano gli apparecchi.

Avevo come secondo pilota il capitano Pier Luigi Penzo, come motorista il sergente De Simone. L'altro apparecchio era comandato dal capitano Guascone, giovane ufficiale proveniente dalla Marina, appassionato e abile volatore, e aveva come secondo pilota il tenente

Giosue Calò Carducci; motoristi, il sergente Antonicelli e il maresciallo Morro. Ci accompagnava il giornalista Guido Mattioli, imbarcato sul mio idrovolante.

Eravamo, tutti, entusiasti del nuovo viaggetto. Soltanto Penzo, valoroso pilota, veterano della guerra, del mare e del cielo, aveva qualche prevenzione nei riguardi della doppia trasvolata delle Alpi, da effettuarsi, per imposizione del Governo svizzero, non piú attraverso il Gottardo, ma attraverso il giogo dello Spluga.

S'era fitto in mente che avremmo dovuto «ammararvi».

Mentre si sistemava nelle tasche della *tuta* i suoi preziosi vocabolarietti «Lilliput», perché ci teneva a poter discorrere anche dove il veneto non aveva corso, badava a ripetermi:

— *Ciò, Umberto: l'andrà a finir che se impituraremo su quele montagne.*

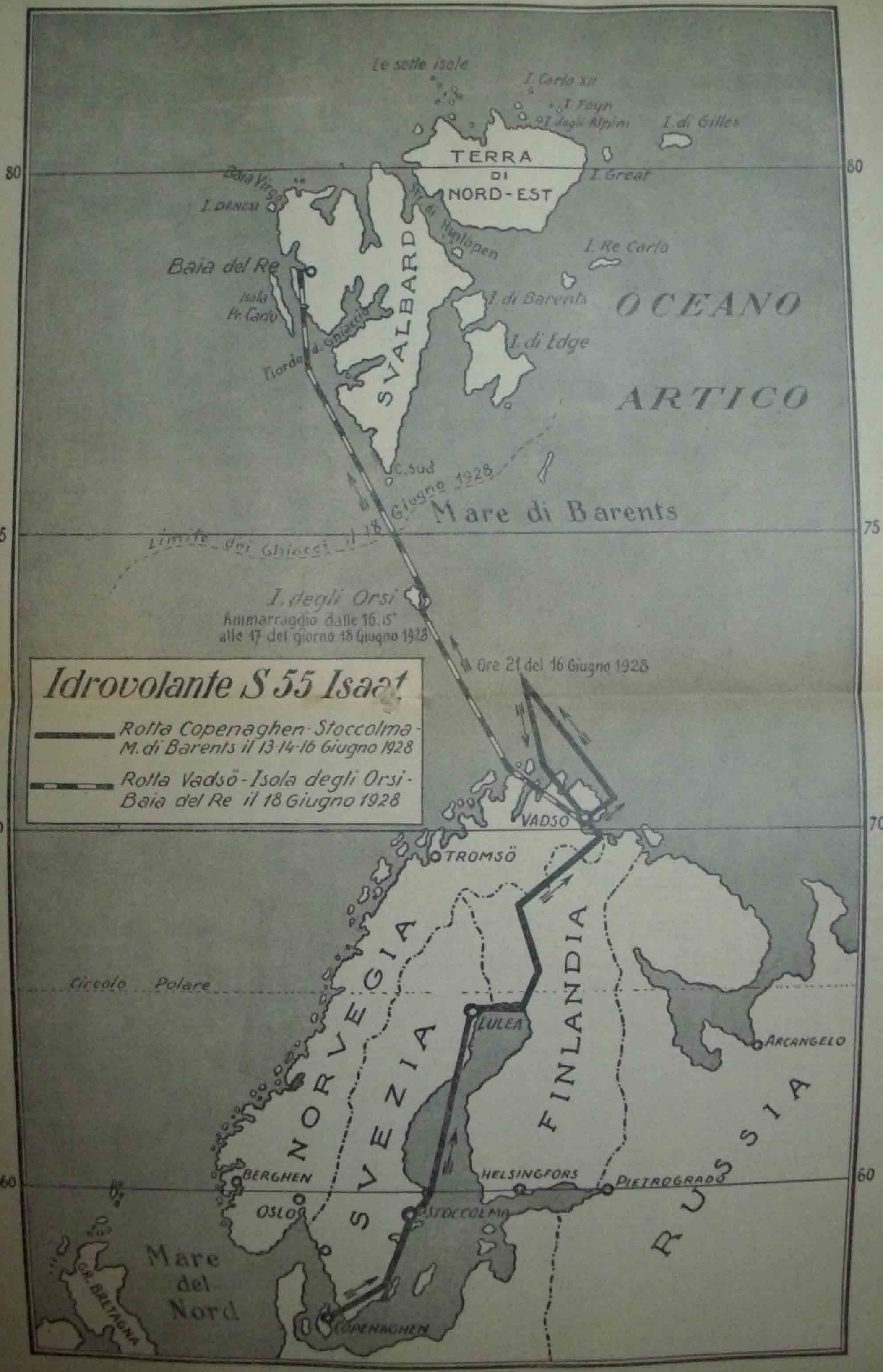
La cosa non era poi difficile, con quella specie di grossi barconi volanti, sovraccarichi inverosimilmente.

Invece, almeno nell'andata, tutto bene.

Le Alpi rimanevano celate tra cumuli di nubi spesse, tra le quali emergeva qualche punta, uno sperone. A tremila metri, bufera di neve e raffiche violentissime. Ma, insomma, navigando alla bussola, tra sberle e salti nel buio e strattoni, e una strizzatina d'occhi, si giunse a scorgere lo specchio del Lago di Zurigo.

Questa volta, nella ridente città svizzera, siamo accolti con grandi feste.

Gli italiani sono tutti attorno ai velivoli, esultanti; e



48. Verso le Svalbard.

quando, il mattino successivo, le ali tricolori s'avventano di nuovo nel cielo, anche dagli operai, socialisti la maggior parte, si leva un entusiastico saluto, fra un'esplosione di commozione e di orgoglio.

Basilea; il Reno, pittoresco e tetro, via tracciata, notissima, fino in Olanda. Se verrà di moda la toponomastica del cielo, chissà che questa strada aerea non la chiamino « via U. M. »! Temporale, tanto per cambiare. Gli idrovolanti ci si trovano bene, procedono serrati. Sulla destra, tra foschia e pioggia, la gran massa scura della Selva Nera. Danza e fame. Ma non si deve mangiare che in Olanda. L'eccellente contegno della macchina tra la pioggia e i *remours* mi mette di ottimo umore. Ecco il Picco famoso: della signora Loreley nessuna traccia.

Tre maestosi mulini a vento ci annunciano l'Olanda. Peccato che queste ali remiganti come un desio folle stiano per scomparire, soppiantate non da quelle che veloci fendono lo spazio, ma dalle pompe elettriche, mancanti assolutamente di folclorismo. Mandrie di buoi fuggono atterrite dal rombo inconsueto.

Una selva di ciminiere e pennoni: Rotterdam. Giú a capofitto, a trovare uno specchio libero fra il ginepraio delle navi. Mentre issiamo il tricolore, vediamo alcune imbarcazioni accorrere, gremite; sono marinai di una nostra nave, i quali ci acclamano, inneggiano all'Italia, fra scoppi di gioia e lacrime.

Vivaddio, quanto è alta, ora, l'Italia, nel cuore degli Italiani, nel concetto degli stranieri!

*

Ci attende il Baltico inclemente, mia vecchia conoscenza, e esperienza. Propizia la stagione: le linee aeree che vi fanno servizio hanno dovuto essere sospese.

Appena lasciato Rotterdam, putiferio in aria. Il Mare del Nord; vento di traverso, sberle. Poi piovaschi. A bordo, allegria e acqua.

Sciagura per Penzo: entrando di lato, la pioggia gli ha invase le tasche; ritrae la mano arrossata. Ahimé! I preziosi vocabolarietti si sono squagliati. Se ne dispera. Noi ce la ridiamo.

Nel grande porto militare olandese di Den Helder, comincia il nuovo allenamento, col « gin ».

Da Mok a Copenaghen, con tempo migliore; quindi a Stoccolma. Nuova traversata del Baltico, e raggiungiamo, con un tenace volo, Helsingfors. Apprendiamo che il fortunale ha fatto naufragare una torpediniera finlandese; offriamo i nostri servigi per le ricerche.

Ci rimettiamo in volo, e raggiungiamo Leningrado. Siamo cosí i primi aviatori italiani giunti nella Russia, « rossa », perfino nel vistoso, ostentato colore delle coperte che ci danno per preservare dalle intemperie i motori.

Come a Helsingfors dal Ministro Paternò, siamo qui accolti con molta cordialità dal Console Bombieri. Dappertutto ove siamo arrivati, abbiamo trovato i nostri rappresentanti, i nostri funzionari all'estero, vigili, en-

tusiasti, solleciti. Quale differenza da alcuni campioni della burocrazia italiana coi quali mi sono trovato alle prese nei primi voli! Pareva non riuscissero a vedere in chi faceva qualcosa che uno scocciatore!

Si sente che l'atmosfera è cambiata, in Italia.

Da Leningrado ci portiamo a Reval. Il mare è mosso; per non perdere gli apparecchi, bisogna portarli in secco. Il sistema piú spiccio è quello di servirsi dei mezzi di bordo; irrompiamo su per gli scivoli a tutto motore. Ad accoglierci ci sono una settantina di ufficiali piloti: l'Aviazione estone è quasi al completo.

Lasciamo anche Reval. Pioggia e nevicate. I nostri idrovolanti hanno una resistenza meravigliosa. Ma non chiediamo forse troppo da loro?

Tempesta, mare grosso, vento: il Baltico sente l'inverno, che s'approssima dal Nord. Peggio per noi: ci avevano avvertiti di non partire. Speriamo di arrivare.

Arriviamo, infatti, a Riga, sotto la neve. Al Circolo degli aviatori abbiamo la commossa gioia di vedere quanto i piloti lettoni venerino la memoria di un nostro camerata, che è stato uno dei loro maestri, ed è morto qui, in un incidente di volo: il capitano Mainardi. La sua fotografia è al centro fra quelle dei loro valorosi caduti.

Da Riga ci portiamo a Libau, antico porto tedesco; nevica anche qui; ripetiamo la manovra di portarci sugli scivoli col motore a tutto regime.

Quindi a Danzica, accolti dal comandante Gravina.

Accompagniamo a Putzig un capitano di fregata polacco; poi ci facciamo rivedere a Copenaghen, per mostrare la nostra dimestichezza col Baltico. Per mezzogiorno era stato preparato un grande banchetto; siamo arrivati molto tardi, e i numerosi convitati dopo lunga attesa hanno fatto tabula rasa.

Un'altra capatina ad Amsterdam, e di qui, in sei ore, a Zurigo. Eccoci alla porta di casa.

*

Una porta massiccia, e piuttosto alta: le Alpi; che non ci è permesso valicare se non dallo Spluga.

Per svariate mattine reiteriamo i preparativi di partenza: lasciamo l'albergo tra saluti ed auguri, con armi e bagagli. Poi dobbiamo farvi ritorno. Pensiamo alla snervante attesa d'un po' di sole di Geo Chavez, prima del suo volo epico e fatale.

Alla lunga, ci rideranno dietro le spalle. Anche l'individuo piú conigliesco — anzi, lui soprattutto — pretende, da chi vuol far qualcosa, che si spicci; e si rompa pure la testa. Se no, sfotte. Decidiamo di partire assolutamente l'indomani mattina, a costo di « impitturarci » davvero sulle rocce.

Il giornalista, per non compromettere... i festeggiamenti, ci precede a Varese, in ferrovia.

A Zurigo il cielo è coperto; pure, le cime alpine si lasciano scorgere. Prendiamo quota piú che ci è possi-

49. Capitano A. A. Stefano Cagna.

50. Ore 4 del mattino. Il sole splende nella notte polare. Maddalena e il comandante Romagna sulla « Città di Milano ».

51. In volo sopra le montagne dell'Artide.

52. Ultimi preparativi di partenza per il primo volo sulla «Tenda Rossa».

bile: ma i motori, dopo sessanta ore di volo a tutto regime, sono fiaccati. Incontrate le nubi, non riusciamo a spiccicarcene. Al di là di esse, nel nostro cielo, appare il sole. Tutto sta ad arrivare dove c'è il sole... Intanto, comincia la foschia; presso Coira, attacca la neve. Ci portiamo a duemilacinquecento metri, teniamo gli apparecchi cabrati, nella speranza di poter salire ancóra.

Comincia una danza infernale di correnti che irrompono dalle valli, di venti che precipitano dalle montagne. Perdiamo quota; i due idrovolanti procedono vicini, come legati da un filo; il bravo Guascone mi ha sempre seguito cosí dappertutto, in tutte le contingenze.

Le scontrature di vento si fanno terribili; la foschia aumenta. Ormai ho poca speranza di poter scendere nella vallata di Chiavenna. Ma tornare indietro, anche verso il Lago di Costanza, non è possibile. Per tutto l'orizzonte, nuvole dense e foschia; dovremmo volare alla cieca, tra picchi piú alti della quota che ci è possibile raggiungere.

Tiro avanti.

In prossimità dello Spluga, visibilità pessima; appena si scorgono i pali che segnalano il passo, nella conca rocciosa.

Capisco di essere a un bruttissimo *passo*. Nervi e muscoli sono sottoposti a un lavoro molto duro. Il nevischio turbinante accieca; c'è anche il pericolo di una collisione tra il mio velivolo e quello di Guascone.

Un lungo attimo.

Una forte raffica di vento mi fa affondare; l'elica gira folle; perdo gli ultimi cinquanta metri di vantaggio sulla montagna. Me la vedo davanti, sopra, incombente, insormontabile. Arrischio di scivolar d'ala, ma debbo « tirare » a tutta forza, nella speranza di sfiorare la barriera immane.

L'anima è negli occhi. È questione di un metro, di centimetri.

Un enorme fracasso, che mi par rintroni fin chissà dove: « sento » la prua, davanti, aprirsi; botta molto forte sul naso; puzzo di benzina.

Sotto le mie palpebre è un'invasione di bianco; sono sicuro che il motore mi precipiterà sulla testa; ho la visione dello sfacelo, la sensazione di essere « finito ».

No. Sento il canto dei motori. Dunque, sono vivo; allora, devo togliere il « contatto ». Impossibile: s'è strappato il filo di massa. Il rombo si diffonde per la vallata.

Per fortuna, l'idrovolante ha messo giú, prima, l'ala sinistra, che ha attutito il colpo. Il povero « M. 24 » è proprio *pitturato* sulla montagna. L'aveva detto, Penzo! Sbuca fuori, di sotto lo scafo. Riesco a districarmi anch'io; c'incontriamo, fatto qualche metro, col motorista, il quale, trovandosi al centro, era stato sbalzato fuori, senza farsi male.

Ci guardiamo in faccia, ammaccati, intontiti. Penzo si mette a ridere.

— *Fiol d'un can, no ghe l'avemo miga fata... Ciò, Umberto, te perdi sangue dal naso.*

Anche a lui il sangue rigava il volto.

Vicino a noi era l'altro apparecchio; anch'esso « succhiato » dalla bufera, era appoggiato sulla neve, in condizioni migliori del nostro.

*

Ad un paio di chilometri si scorgeva una cantoniera. Pensai di raggiungerla, per vedere se potevo ricoverarvi la comitiva, che non era certo in grado di reggere a lungo all'addiaccio. Qualcuno già presentava sintomi di congelamento. Ma, percorsi pochi metri, mi trovai sull'orlo di un burrone, e sprofondai nella neve fino alla testa. Mi pescarono fuori.

Poco dopo, richiamati dall'urlo dei motori, accorsero due svizzeri, meravigliatissimi allo spettacolo degli idrovolanti che s'erano provati a fare la capra su per i monti.

Badammo a trarre dagli apparecchi sfasciati, incastrati fra sporgenze di roccia e cumuli di neve, distanti quaranta metri l'un dall'altro, bandiera, strumenti e bagagli. Quindi completammo l'inventario delle « avarie » personali.

Il capitano Guascone aveva una ferita alla fronte, e una gamba in malarnese; il motorista Morro un piede torto; il motorista Antonicelli un morso alla lingua; perché tanta era stata la meraviglia per l'improvvisa ter-

ribile «soffiata», che, nel momento critico, era rimasto a bocca aperta.

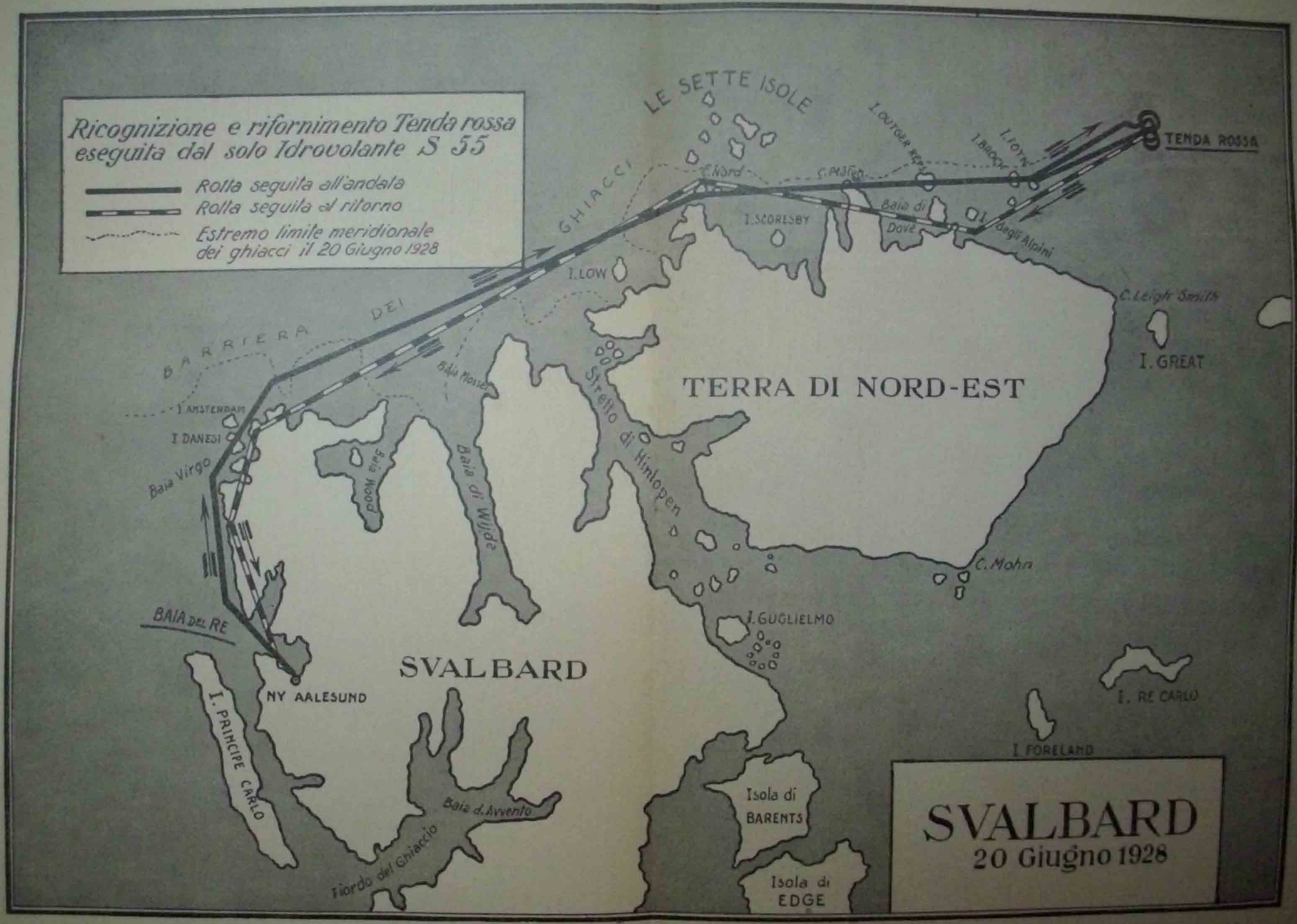
Accompagnati dai cantonieri, sorreggendoci l'un l'altro come ubriachi, pervenimmo al posto di dogana. Nell'attraversare il confine, sventolammo, con malinconia, ma anche con orgoglio, la bandiera che avevamo portata per tanti cieli.

Buffissimi nelle nostre sommarie fasciature, con le due slitte trainate da cavalli che fanno servizio postale Svizzera-Italia, facemmo il nostro ingresso a Monte Spluga, da dove potemmo telegrafare le «novità».

Romantico il paesello: alcune case mezzo sepolte dalla neve, attruppate attorno a una chiesetta, come intirizzite, spaurite dalle alte cime procombenti. Una vecchietta s'era affrettata ad accendere il buon fuoco, davanti al quale ci riscaldammo, ci rifocillammo. Alla fine del... banchetto, poiché ricorreva il genetliaco di Sua Maestà, comunicai ai miei compagni che avevo chiesto per telegrafo due apparecchi onde terminare il volo; brindammo al Re, e all'Aeronautica italiana, ripromettendoci di dedicare ancóra tutte le nostre forze alla Patria e all'aviazione.

La buona vecchietta piangeva. Pareva già notte, dal maltempo. Tutti i pochi abitanti del paesello erano convenuti nell'alberghetto, ci facevano cerchio intorno.

Per loro riandammo le fasi della nostra avventura celeste-marina-alpestre, durata diecimila chilometri; l'alternarsi dei ricevimenti e delle burrasche.



53. Il volo del 20 giugno 1928.

DAL TACCUINO DI BORDO

DI MADDALENA E CAGNA

durante i voli alla ricerca dei naufraghi

dell'*Italia*

*

Dov'è finestra ho
guardato e ri
veduto femminuccio
ma nessun topo
di notte

Bisogna che gli
Telegrafino un appunta=
mento per domani...
Giacendogli da fuori
guarda con la faccia
fuori.

Il volo è assai emozionante
dal lato sicurezza in caso
di ripresa ai motori

Romani Tonino

55. Durante il primo volo. - Note di Cagna e Maddalena.

Che gli telegrafi
di mostrarci lo spettro
Raccomandino
bene di tutto tutto.

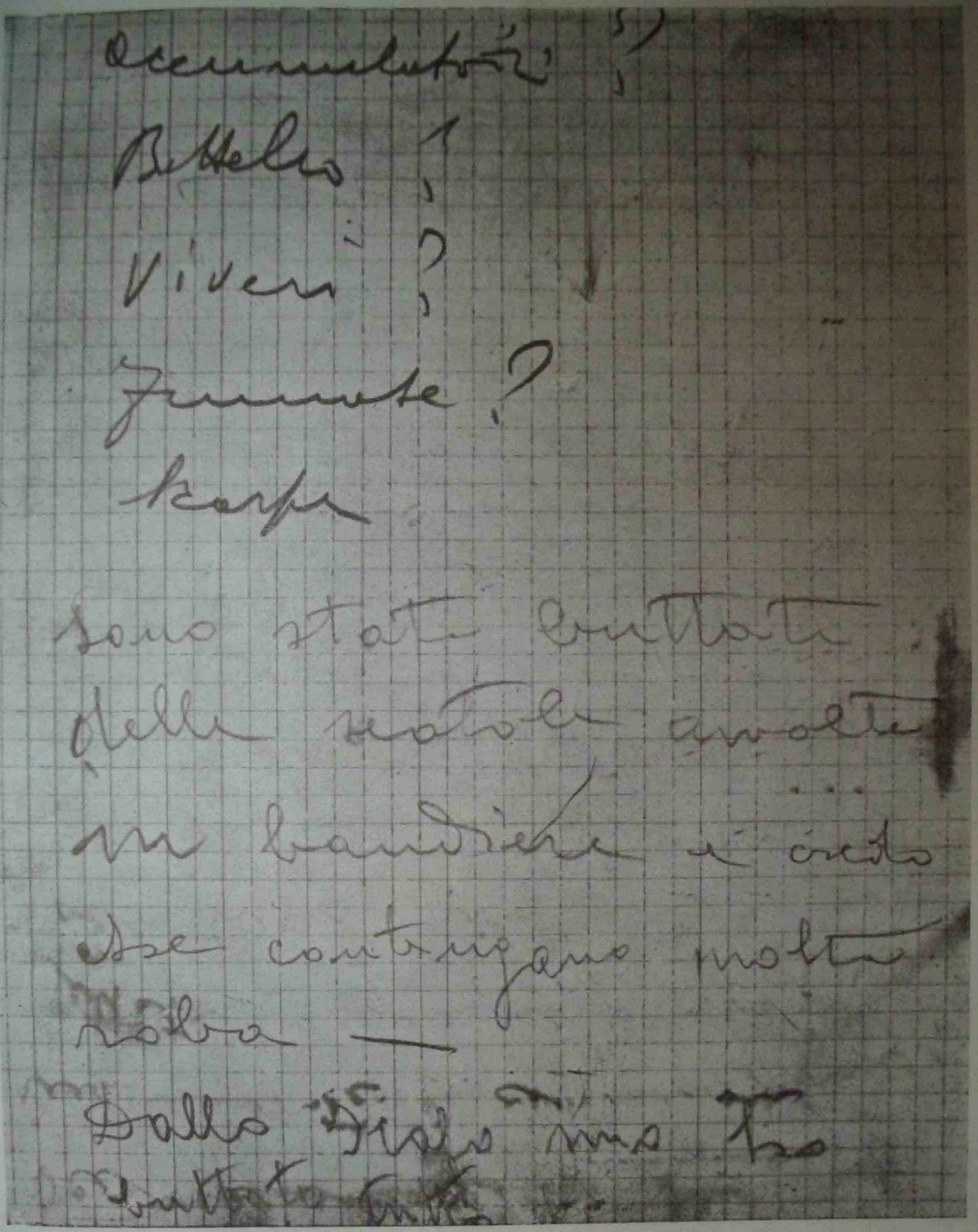
Credo che l'accumulatore
l'hanno preso?

56. Durante il secondo volo. - Note di Maddalena, Cagna e Maddalena.

h'ore che mon n
dieve diminuticore
11h05—"

Comincio sp
Mo comincio tutto lo
sforzo dell'avviamento
alle volte mi passano
sotto gli occhi neri—
ere, me me accorgeva

57. Durante il secondo volo. - Note di Cagna.



58. Durante il secondo volo. - Note di Maddalena e Cagna.

Non risponde perché forse
non sa in ascolto —
Lo sorriderei ~~anche~~ ma poi
la nebbia sin modo
d'avere visibilità lontana
e poi non riesco a seguire
nulla sinceramente

Proviamo a chiamare
la nave: ripetiamo
che:
Ripetiamo: importante che
da Capo Leeuwin Smith verso il Nord è
tutto esposto all'influenza che si
attenua ed annulla ~~all~~ [illegible]

59. Durante il terzo volo. - Note di Cagna e Maddalena.

la Tenda perché nessuno
ha risposto al mostro appello
R.T. e perché non ha più
fiato d'udire alcun lamento

Tutto Tutto la costa Nord
dello Baia d'Oro e Capo
Leigh-Smith è accessibile
facilmente al compiuto occhio.
a Capo Platen tutto muore
deserto

60. Durante il terzo volo. - Note di Maddalena.

Curioso, sentirci l'un l'altro raccontare di noi, di quel che avevamo fatto, con la sincerità che si ha attorno al camino, alla bottiglia, in un paese, in una locanda da oleografia, ove giunge l'ululo del vento che turbina la neve; e la padrona sta per dare alla luce un bimbo; e ci si può confessare, perché i montanari non sono malati di scetticismo, e i compagni sanno a prova che è proprio vero, che se ne sono scampate delle belle...

La mattina, reso omaggio alla moglie dell'albergatore divenuta madre durante la notte, e pregate le nostre Guardie di finanza di andare a recuperare il pappagallo comperato a Rotterdam, e che avevamo dimenticato su uno dei velivoli, fra le acclamazioni e le congratulazioni dei valligiani, raggiungemmo Chiavenna, e quindi Varese.

Ad accoglierci c'erano autorità, folla, musica. Il giorno successivo, feste che ci commossero, soprattutto perché i piú entusiasti erano i dirigenti e gli operai della « *Macchi* » i quali avevano la lor parte di merito nel successo del nostro volo. Qualcuno, la sera innanzi, non vedendoci tornare, aveva pianto.

Avuti due altri apparecchi, potemmo raggiungere in volo la mèta piú agognata: Roma; e ci fu concesso il premio piú ambito: le congratulazioni di S. E. Mussolini.

XIII

OTELLO CAVARA

Bello è inseguire il sole anche se non lo si raggiunge purché ci illumini.

O. CAVARA

A Campodolcino, mentre, dallo Spluga, scendevamo lentamente al fondo valle, impiegando lunghe ore di slitta laddove — se la bufera non ci avesse combinato quel brutto scherzo — sarebbero bastati pochi minuti di planata, ci vedemmo venire incontro, bavero alzato, cappello schiacciato sull'alta fronte, occhi vivaci nel viso infreddolito, Otello Cavara. Un giornalista. Anzi, per gli aviatori, *il* giornalista. Quello che, primissimo in Italia, e con insuperabile passione, ha scritto dell'aviazione e dei volatori. Un camerata, anche: perché, durante la guerra, posto che ciò tornava utile al suo giornale, Cavara, che una certa dimestichezza con il velivolo l'aveva presa fin dagli anni degli « scatoloni », era stato ardito idrovolantista.

S'era spinto fin lassú, cosí come si trovava, appena saputo del nostro « ammaramento ».

Ci portò il primo saluto della Patria; e, diligente e entusiasta com'era sempre, e particolarmente quando il suo dovere di cronista si fondeva con la sua passione aviatoria, senza averne l'aria, con quella bonarietà sagace ch'era un suo segreto, ci tempestava di domande;

e badava a riempire i foglietti del suo taccuino con quanto gli dicevamo, e piú con quanto, lui che se n'intendeva, capiva, intorno alla nostra avventura. Poi, lieto di essere stato il primo a raggiungerci, di vederci salvi, di poter fare un buon « servizio », di trovarsi fra aviatori, ridivenne l'amico buono, il compagno di viaggio il piú cordiale, interessante, arguto.

Il commosso ricordo di Otello Cavara è legato ad un altro periodo della mia vita d'aviatore. Quello nel quale (1926), mi fu concesso un anno di licenza, da dedicare all'incremento delle nostre aviolinee civili.

Per incarico dell'*Aeroespresso Italiana*, ripiantai le tende a Brindisi, ove dovevo svolgere il mio lavoro di apprestamento dell'idroscalo; e di là, ogni tanto, mi spingevo sulla via tante volte percorsa nei miei voli di guerra, proseguivo fino ad Atene, a Costantinopoli, per studiare attentamente le rotte piú opportune, per predisporre la necessaria organizzazione lungo la linea, allenare i piloti sul percorso.

Il 18 maggio, Cavara mi fu compagno durante un volo « di ricognizione » fino a Stambul.

Sullo Spluga era venuto in soprabito; a Brindisi, per imbarcarsi sull'« S. 55 », comparve in perfetta tenuta da montagna. Forse perché il « servizio » precedente l'aveva portato in un paese al quale quel costume s'addiceva, e non aveva avuto il tempo di mutarsi d'abito; o piuttosto perché, scrupoloso com'era, aveva inteso ridurre al minimo il peso del suo bagaglio, sostituendo la valigia

col sacco alpino, nel quale aveva potuto mettere tutte le cose sue.

Anche lo spartito del melodramma. Poiché Cavara, scrittore notissimo, era pure — e, nell'intimo, soprattutto — musicista; pressoché ignorato, ma che della musica faceva la poesia della sua laboriosissima vita. Tutti i suoi minuti di riposo, di piú intensa commozione, erano dedicati all'opera che da anni maturava nel suo spirito; ch'egli andava rivedendo, completando, perfezionando, incessantemente, al pianoforte, sullo spartito, dentro di sé.

Anche le fasi e le emozioni di quel volo *sopra tanta storia e tanta letteratura* egli le narrò, squisitamente come sempre, con quel suo stile apparentemente schivo, sorridente, arguto, commosso, ch'era, veramente, il suo carattere, ai lettori del *Corriere della Sera*.

Ma, al solito, non disse di sé; non raccontò quanto confidò a noi, suoi compagni di viaggio, appena giunti a terra, mentre ancora era tutto infervorato, giulivo.

Cioè, ch'egli s'era portato lo spartito della sua *Principessa Lontana*, perché sapeva di restare lunghe ore in volo; e il volo, per lui, era musica; tanto, che attriuiva l'aver abbastanza facilmente imparato a pilotare, l'essersela sempre cavata bene, al fatto ch'egli sentiva il motore « cantare », e il velivolo procedere come su onde musicali; per cui un'impennata non è che una nota piú acuta; il « ballo », l'uniformarsi a un ritmo; gli sbandamenti, un estroso abbandonarsi al folleggiamento, un

« allegretto ». Cosicché, nei momenti tòpici della sua breve carriera d'idrovolantista, aveva potuto esimersi dall'allarmarsi troppo; perché si suggestionava che il velivolo corresse sempre lungo le righe del pentagramma.

Nelle tante ore trascorse, quel giorno, sul libero mare, fra Brindisi ed Atene, fra il Falero e Stambul, gli era riuscito interpolare qualche nota musicale ai suoi appunti di viaggio. Ma una certa « aria », un motivo che perseguiva da tempo, che gli ronzava dentro l'orecchio, e ogni tanto pareva concretarsi, ma tosto gli sfuggiva, neanche quel giorno l'aveva potuta azzeccare.

Quand'eccoci sui Dardanelli, sul Bosforo. Il quale, dall'alto, sotto il cielo d'Oriente, che il tardo tramonto e la fantasia colorano di lacche e d'incanti, è uno spettacolo che pervade la pupilla e l'anima, che incatena e travolge, in una voragine di visioni e d'impressioni.

Scivoliamo veloci, nel silenzio abbrividito del « plané », fra le due coste estreme d'Europa e d'Asia, tra il verde intenso delle colline vellutate di verzura. Il volo dà fascino di fiaba anche a ciò che visto dappresso non è che viuzza sporca, casupola di legno. Siamo a poche decine di metri dall'acqua, procediamo a oltre cento chilometri all'ora; lo sguardo abbraccia Scutari, Stambul, Pera, Galata, il Corno d'Oro. È una fantasmagoria di colori e di scorci; un susseguirsi, un sovrapporsi, una contemporaneità di visioni incantatrici. Platani, abeti, cipressi; casine frangiate che paion di bambola; mura

smerlate, terrazze, palazzi rabescati che si specchiano nel mare.

Par di scendere, rifacendo a ritroso il cammino che la speranza addita all'uomo, dal tristo cielo alla beatitudine del Paradiso in terra; d'affondare, come in un Nirvana, nell'azzurro fondo delle acque che dividono due mondi.

Forse raffiorano in noi remote nostalgie ataviche; forse andiamo incontro a una donna di sogno, quella per la quale tutta questa bellezza è stata creata...

Amore di terra lontana,
per voi tutto il cuore mi duol...

E Cavara, per la *Principessa Lontana* ch'è il suo sogno d'artista, sente sgorgare dall'intimo le melodie arcane, irrompere ciò che dentro gli sonnecchiava: ridda di suoni, vampa di creazione. Traccia febbrilmente sul suo taccuino segni musicali, scarruffandosi con la sinistra i capelli ricciuti; mulinella col braccio entro l'angusta cabina, come a dirigere un'orchestra gaudiosa!

Povero Cavara! Morto, in un letto di pena. Ma, pur conscio dell'immatura fine, sereno. Dolce il trapasso: il gocciolío d'un acquaio ritmava le melodie varie che gli erano fiorite nel cuore, a ogni tappa del suo peregrinare; quelle piú arcane che lo piegavano nell'estasi senza fine.

*

In un altro dei miei voli sulla Brindisi-Costantinopoli, incontrai pioggia e vento avverso, che mi costrinsero a forzare i motori, e ritardarono la marcia. Credevo tuttavia di raggiungere Itaca, dov'erano predisposti i rifornimenti. Invece, per un inganno della livella della benzina, i motori ammutolirono di colpo. Ammarato, constatai che ci restavano alcuni litri di essenza. Meno male; perché le acque di Leucadea, care alla candida Saffo, erano molto agitate, i dintorni leggendari ma deserti, gli isolotti, montagne strapiombanti sul mare, che sconsigliavano l'approdo.

Travasata la scarsa benzina in un unico serbatoio messo in marcia il motore anteriore, l'« S. 55 » diventò un idroscivolante.

Per fortuna, non avevo preoccupazioni di passeggeri; i quali, dentro gli scafi, con gli sportelli chiusi e quel po' po' d'ancheggiamento, si sarebbero trovati alquanto a disagio. Eravamo un equipaggio « monstre »: io, un pilota greco, due italiani: Micheli e Negri, il motorista Fantozzi e un giornalista milanese, Cesare Galimberti; ma mezzo aviatore anche lui, e abbastanza filosofo.

S'accovacciò sull'ala sinistra, a cavalcioni della piccola dinamo per la radio; cosicché — diceva — l'energia non gli poteva venir meno. Flottando, lo tenevo d'occhio perché, se un'ondata lo portava via, non avrei saputo come ripescarlo. Ma, dopo ogni terzetto d'onde che,

spezzate dalla prua, gli si scaraventavano addosso, sommergendolo, lo vedevo riemergere, di eccellentissimo umore. Si sentiva « edonisticamente fuso con gli elementi »...

Passammo alcuni giorni insieme: a Itaca, a satollarci di entragni d'agnello, in attesa d'un battello; poi a Santa Maura, a sperimentare i paglericci... *animati*, aspettando il piroscafo.

È un giovane d'ingegno.

Diventammo amici; e dalla nostra amicizia nacquero queste pagine. Per accontentare il pubblico, convinto a quanto pare che un soldato debba anche saper fare lo scrittore, non s'è potuto dare a Cesare... quel ch'è di Galimberti.

Però, se trova che il libro è una boiata, il lettore è pregato d'andarsela a prendere con lui...

XIV

IN RUSSIA

Ripreso il servizio nella R. Aeronautica, nell'ottobre 1927 fui incaricato di organizzare ed effettuare una crociera aerea di circa diecimila chilometri, lungo un grande elissoide abbracciante i principali fiumi europei: Sava, Danubio, Don, Volga; il Baltico, la Svezia, la costa tedesca del Mar del Nord, il Reno e le Alpi, nella regione dello Spluga.

La crociera interessava particolarmente la Russia, i cui tecnici aeronautici desideravano rendersi conto delle qualità di uno dei nostri ultimi tipi di idrovolanti « Savoja », e del nuovo motore « Asso 500 HP », della « Isotta Fraschini ».

Completavano l'equipaggio il capitano del Genio aeronautico Alberto del Prete, cugino del valoroso compagno di Arturo Ferrarin nel volo Italia-Brasile, giovane intelligente, che si prodigò con passione nella preparazione e nel condurre a termine l'impresa, e Francesco Rampini, motorista eccellentissimo, che mi ha sempre dato i maggiori affidamenti, e le migliori prove che la mia fiducia era ottimamente riposta.

A mezzogiorno del 9 ottobre lasciamo Sesto Calende. Leggera deviazione dalla rotta, per passare sopra Pet-

torazza, a lanciare un saluto, affidato a un piccolo paracadute.

Ecco l'Adige; la via che tante volte ho percorsa fanciullo per andare alla scuola, e mi pareva tanto lunga; la casetta dalla quale mio padre segue tutte le mie peregrinazioni, pieno di fiducia. S'è convinto, ora, che non mi perdo, che la mia strada riesco sempre ad imbroccarla...

Che tumulto di ricordi! Anche di ore e giorni d'angoscia. Come mi sento tranquillo, sicuro, adesso. Che monta l'andare, anche lontano, anche contro le ire della natura, quando si signoreggia una buona macchina, si è temprati, c'è un Ministro che incoraggia e aiuta, in confronto a certe lotte dell'adolescenza, sostenute da solo, mentre tutto sembrava irridere, e bisognava trovare esclusivamente dentro di sé tutta la tenacia e tutta la fiducia? Che è il pericolo di cadere, in confronto al terrore di «fallire» la vita?

Ecco, anche, il piccolo cimitero, ove mia madre da due anni riposa; ove mio padre ogni giorno va a deporre i fiori, che coltiva con tanta maggiore passione da quando son divenuti il sorriso di una tomba.

Come risaltano, nitidi, i cimiterini, dall'alto; e come sono riposanti! Oasi di pace, sembrano, tra la veemenza della natura, e la convulsità delle opere dell'uomo. Pare che le bianche croci protese veramente congiungano la Terra e il Cielo, facciano meno deserto il fluido elemento nel quale la macchina alata corre veloce, e dove l'uomo ha bisogno di non sentirsi troppo abbandonato.

Non distraiamoci dalla manovra, che diventa sempre piú faticosa. Sopra il Carso, l'atmosfera è in tumulto; quasi un simbolo, un richiamo alla montagna sottostante, maledetta e sacra, che vide tanto eroico martirio di fanti durante la guerra; e l'olocausto di Francesco Baracca, Asso degli Assi.

Non si può aver tregua neanche a tremila metri. Per oggi, bisogna rinunciare a raggiungere Belgrado, e decidersi ad ammarare. Imperversa la «bora», violentissima: quella che travolse l'indimenticabile Pierozzi. Attenzione e nervi a posto. Ammariamo a Porto Rose.

Non son rose.

— *Che bela balada...* — commenta Rampini.

Il mattino successivo invece si va a meraviglia, volante e pedaliera immobili, la prua ferma sulla rotta come su un'invisibile rotaia. Il cielo è sempre azzurro, anche oltre il confine: sempre il nostro bel cielo.

Belgrado. Molta gente sulla riva.

— *Französisch?*

— *Italiänisch!..*

Anche qui la nostra discesa in spirale ha fatto una brutta impressione; accorre l'autoambulanza, la quale serve a portarci in cerca di benzina.

Rifornitici, a decollare ci vuole un po' di pazienza, e d'energia col volante. Le Strette del Danubio, presso Orsova, sono sorvolate con un piccolo mutamento di quota. Non ci sono Porte di ferro, piú o meno naturali, nel cielo; il quale non consente ipoteche...

Lasciate alle spalle le montagne di Transilvania, ecco la pianura di Valacchia. Un'altra musica, oltre quella del motore, riaffiora. Canticchiamo la *Leggenda Valacca*, accompagnandoci con leggeri movimenti del volante.

Dol-cis-si-mi con-ce-en-ti
ov'elli son.... mi chia-ma-no. O mam-ma
buo-na not-te, io seguo il suon...
Io se-guo il suon...

Lo segue, meglio che può, anche l'apparecchio. Il paesaggio è veramente suggestivo. Ma dobbiamo tirar via, verso Costanza; sorvolando la Valle di Traiano, ove ancóra tante e cosí imponenti sono le vestigia della dominazione romana. Pare di trovarci sopra la Ciociaria.

Quattro piroette su Costanza, per salutare i Romeni; poi giú a far l'anatroccolo fra i natanti che ingombrano il Porto mercantile. Breve sosta, perché le autorità russe vogliono che sorvoliamo la frontiera esattamente fra mezzogiorno e le 14. A non oltre duecento metri di quota.

Orologio alla mano, ripartiamo. La costa di Romania si dilegua verso Ponente, nella foschia del mattino. Le foci del Danubio, dall'alto, somigliano stranamente a quelle del Po. Il Mar Nero ci è benigno; niente onde travolgenti e trombe marine. Lo sorvoliamo pacificamente.

Dopo la Crimea, il cielo diventa fosco; sotto, paludi e secche, stormi di anatre selvatiche.

Ecco finalmente Ghenicensk. Le strade della cittaduz-

za nereggiano di folla in attesa; il piccolo porto, zeppo di barche, è in gran subbuglio.

Ci porta il saluto augurale della Colonia italiana dell'Ukraina e della Crimea, a nome del nostro Console Generale a Odessa, L. Toucher, veterano dell'aviazione, il Regio viceconsole Silvio Cozzio. Una provvidenza, perché conosce il russo a meraviglia. Con lui, provveduto ai rifornimenti, ci portiamo al misero albergo, che è tuttavia il migliore del posto. Dopo la cena, un'ora di commozione.

Siamo tre italiani che hanno lasciata la Patria da pochi giorni, riuniti in un paese dal nostro tanto diverso, che par di trovarci su un altro pianeta, in una stanzetta male illuminata, attorno a una rozza tavola; guardati come bestie rare, traverso la finestra, dai russi, i quali da oltre dieci anni vivono chiusi anche al ricordo e al pensiero di quanto non sia comunismo e genere di vita connesso. Sembriamo dei congiurati alla locanda, come se ne incontrano nei romanzi di cent'anni fa. E un vecchio italiano, che vive in Russia da decenni, prodigandosi a vantaggio dei suoi connazionali, quasi balbettando per l'emozione, leggendo su un foglietto fitto, accostato agli occhiali, ci dice tutto il suo orgoglio per averci visti arrivare fin quassú; la sua fierezza di sapere l'Italia avviata sulla via della prosperità e della grandezza; ci parla delle vestigia delle dominazioni veneziana e genovese che ancóra si trovano sulle coste di Crimea e del Mar del Nord, nei vari porti della Penisola Taurica;

del Kremlino, opera magnifica dell' Italiano Solari.

Come era buono, e sollecito dei suoi connazionali, questo nostro modesto funzionario, che tre mesi piú tardi doveva trovare la morte per mano di uno sciagurato che vilmente sfogò su di lui il suo odio belluino!

Un altro, dei quattro che in quella sera non lontana si trovavano riuniti, nella cittadina russa, in un commosso palpito di italianità, la Morte ha rapito: il mio valoroso compagno Alberto del Prete. Come l' intelligenza, la tenacia, l'ansia d'azione, il sereno coraggio, ha avuto in comune col cugino Carlo la sorte. Anch'egli, uscito vittorioso da tante prove ardite, nelle quali la sua perizia e il suo sangue freddo avevano saputo superare ogni ostacolo, vincere ogni avversità, è stato stroncato — giovanissimo — da un banale incidente di volo, nella Primavera 1930.

13 mattina. Ripartiamo con le ossa un po' indolenzite, perché abbiamo dovuto dormire sulle tavole, vestiti.

Con circa otto ore di volo faticoso ma perfetto siamo sul Volga, a Saratov. Freddo intenso. I rappresentanti degli enti aeronautici sovietici sono ad attenderci molto numerosi, e ci aiutano cordialmente. Raggiungiamo la città su di un'automobile di non recentissimo modello, la quale procede a fatica sulle strade rovinate e fangose.

Ci comunicano le nuove disposizioni sulla rotta che dobbiamo tenere. I servizi per i rifornimenti non vanno tanto egregiamente quanto quelli meteorologici, e ci si

61. Comandante Maddalena, tenente A. A. Crosio, capitano Larsen, comandante Penzo a bordo della *Città di Milano*.

costringe all'ultimo momento a mutare l'itinerario previsto.

Lasciando Saratov, aderendo alle sue insistenze, portiamo in volo l'aviatore russo Nicola Daconof, il quale mastica un poco d'inglese, e ci sarà utile come interprete. Abbiamo dovuto sistemarlo alla meglio sulle spalle del paziente Rampini. Risaliamo il Volga, fra nubi e piovaschi gelati. Poi comincia la neve. Scendiamo a Samara poco dopo mezzogiorno. Fra le autorità convenute a riceverci c'è il procuratore generale della città, dottor Asef, il quale parla correttamente l'italiano, avendo compiuti gli studi a Pisa.

Per fortuna. Perché il bravo Daconof è entusiasta del volo, e si sbraccia per farci la « réclame »; ma, quanto a parlare, non può. Leggerino di vestiti com'era, e cosí esposto al gelido vento e alla candida neve, gli s'è mezzo congelato il viso.

Sulla rotta Samara-Kasan tempo oscuro, vento forte, violenti *remours*, pioggia e raffiche. Il nostro allenamento ai 20 gradi sotto zero, agli sbalzi di decine di metri che fanno arrestare il motore, diventa intensivo.

Anche a terra non c'è da stare allegri. Non si può mangiare, dormire, rifornire l'apparecchio, senza incontrare complicazioni.

Il 16, altro volo movimentato sopra il Volga: avanti con tutto il campionario del cattivo tempo. Dobbiamo quasi radere l'acqua; e anche sorvolare a bassissima quota terraferma e foreste. Ad un certo momento sem-

bra che i rami degli alberi ci agguantino le ali. All'imbrunire siamo a Mosca; prendiamo acqua sulla Moscova, ricevuti entusiasticamente da S.E. l'ambasciatore Cerutti, dal nostro addetto navale aeronautico comandante Cugia, dai rappresentanti della Isotta Fraschini e della Società Idrovolanti Alta Italia. Molta folla.

Anche a Mosca assolviamo il nostro compito di commessi viaggiatori in articoli volanti, facendo parecchi voli dimostrativi, ai quali prendono parte le principali autorità aeronautiche, che ne ricevono una eccellentissima impressione.

Nel pomeriggio, colazione all'Ambasciata d'Italia; la sera assistiamo, al Teatro Lirico (già Imperiale), alla rappresentazione del *Boris Godounoff*. Sfarzo di scenari a intonazione futurista, ottimi i cantanti, l'orchestra e i cori; gli spettatori sono numerosi, ma i loro vestiti tradiscono l'indigenza.

Se dovessimo dar retta alle previsioni meteorologiche, non proseguiremmo che a primavera. Dunque, non ci resta che ripartire senza badare al tempo.

È evidente.

Il 20 ci rimettiamo di nuovo in cammino; troviamo, con l'aiuto della bussola, la via giusta, che però non ci risparmia piovaschi, foschia e sberle. A un certo punto, non si scorge piú niente, e siamo quasi in balía della bufera; dobbiamo ammarare sul fiume Mste, fra le alture dei Valdai, presso un ponte.

È sorvegliato dalle guardie rosse. Ne vediamo alcune

dare in ismanie. Sceso a terra, spero d'aver pescato l'ufficio telegrafico, per dare notizie; mi trovo invece rinchiuso in una stanza, sorvegliato piú del necessario da due soldati in perfetto assetto di guerra. Sopraggiunge il comandante del posto di guardia, che quanto a armamento non scherza neppure lui. Poi eccoti anche quello della polizia politica.

Grande discussione della quale non capisco un accidente, ma che evidentemente mi riguarda. Chissà per chi diavolo m'han preso questi signori con la baionetta in canna, quali draconiane decisioni stanno prendendo per risolvere lo strano caso del velivolo capitato loro tra i piedi... Finalmente, riusciamo, con la mimica, ad intenderci. Il ponte, d'importanza strategica, è vigilato per paura di attentati terroristici, e a tutta prima ci hanno presi nientemeno che per Russi bianchi. Ma finalmente, carte e documenti alla mano, si sono persuasi che siamo italiani, e delle pacifiche intenzioni con le quali siamo venuti in Russia. Via le baionette, e fuori il piú cordiale sorriso.

Bisogna passare sotto il ponte ferroviario, decollando, e la cosa non è delle piú agevoli; ma vogliamo tentare di raggiungere Leningrado. Siamo in volo da meno di un'ora, quando un violento acquazzone che oscura tutto, e fortissime raffiche, ci costringono nuovamente ad ammarare presso il villaggio di Bronnizy.

Tarda notte; infuria l'acquazzone; la località non è punto ridente; in complesso, una messinscena da

drammaccio. E non vediamo ove potremo rintanarci.

Per fortuna, al mondo ci sono anche dei coniugi dabbene. Lui, il signor Sckubin ci si presenta premuroso; è un ex ufficiale della Guardia, invalido di guerra, ridotto, dalla rivoluzione, in questo squallido paese, a una vita stentata. In francese, c'invita a casa sua. Anche la signora, rubiconda, è molto gentile. C'è molta affabilità, un buon fuoco e qualcosa da mangiare. Poi c'è anche, per dormire, la pelliccia della signora; nella quale ci stiamo comodamente io e Del Prete...

Il 21, decolliamo alle 9. Sorpassiamo Novgorod; freddo birbone, soprattutto a duemila metri. Seguiamo il fiume Volcow fino a Tchoudovo, quindi puntiamo su Leningrado, sorvolando la terraferma, lungo la ferrovia. Raggiungiamo la Neva sotto la furia di un piovasco gelato; ammariamo all'idroscalo di Grebnoi, ove sono ad attenderci il R. Console comm. Spanò, l'ammiraglio russo Stoliezsky, il comandante Cugia.

Rampini è sempre sulla breccia. Io, dopo uno spuntino, torno all'idrovolante per rimettere tutto in sesto.

Cosí il giorno successivo possiamo fare numerosi voli con l'apparecchio che par nuovo, recando a bordo aviatori russi, che si mostrano entusiasti dell'« S. 62 » e dell'« Asso 500 ».

Il Regio Console ci offre un tè al quale partecipano i Consoli delle Nazioni estere, il Presidente dell'Accademia delle scienze, numerosi esponenti dell'aviazione russa.

Il 23 lasciamo Leningrado; rotta a Sud, perché non si può sorvolare Kronstadt; dopo due ore siamo in Finlandia.

Anche a Helsingfors, con la neve, facciamo numerosi voli; perché noi siamo come le modelle, che devono far figurare bene la « Casa ».

Poi, il solito itinerario, tante volte percorso, anche con apparecchi dei quali oggi non ci si servirebbe neanche per la gita domenicale: Helsingfors - Stoccolma - Amsterdam - il Reno. Ogni tanto ci troviamo costretti a passare al disotto dei fili dell'alta tensione. Par di sentire un po' di scossa... Neve e pioggia si alternano. Fra Coblenza e Bingen, ove il Reno scorre incassato fra i monti, dobbiamo seguirne i zig-zag, le strette curve, manovrando l'« S 62 » come fosse un'automobile.

Giungiamo a Basilea al tramonto; vorremmo procedere fino a Zurigo, ma la nebbia ci costringe a scendere, a passare la notte a Laufenburg.

La mattina di poi, alle 8,45 siamo a Zurigo: tempo chiaro; sorvoliamo il Wallensee a piú di tremila metri, lo Spluga a oltre 3.600, con tempo magnifico.

Mezz'ora dopo, rieccoci a Sesto Calende.

XV

SESTO CALENDE - SVALBAARD

Come a tutti, è accaduto anche a me — e forse piú che ad altri, per ragioni « professionali » — di fare, nel corso della mia vita, molti progetti.

Fin sulle terre polari, però, non m'ero mai spinto, neppure con la fantasia. Avevo, se mai, lungamente vagheggiato, e minuziosamente studiato, un volo lungo le coste africane, che non mi riuscí mai di realizzare.

Quella sera — 1° giugno 1928 — poi, il ghiaccio non l'avrei concepito che nella granatina.

Me n'andavo a spasso per la Marina di Los Alcazares, in piena letizia. Ero fiero della magnifica prova fornita dai sessantadue idrovolanti partecipanti alla Crociera del Mediterraneo occidentale, guidata da S. E. Balbo. Tre giorni innanzi, in quella stessa base, i nostri equipaggi, giuntivi dopo un volo assai movimentato, avevano dimostrata la loro valentía e la loro tenacia, tanto nel difficile ammaramento quanto in una strenua lotta contro le onde, che non volevano consentire l'ormeggio degli apparecchi.

Gli aviatori spagnoli, i quali per l'occasione s'erano concentrati in gran numero a Los Alcazares, avrebbero voluto subito felicitarsi con l'allora Sottosegretario alla

Aeronautica. L'onorevole Balbo, però, anziché sulla lancia, in feluca, se ne stava ancóra sul suo idrovolante, intento a salvarlo dalla furia dei marosi; e, ridottosi in mutandine dal gran manovrare, lanciava arguzie a tutto spiano.

Altro che risorta, l'ala italiana!

Pregustavo un po' di meritato riposo, al mare, ai monti, dopo il caldo e le fatiche sopportate per l'apprestamento della base...

...Quando mi comunicarono che la radio diffondeva la novella d'un mio prossimo volo nell'Artide, alla ricerca dei naufraghi del dirigibile «Italia», del quale, dopo che aveva raggiunto il Polo Nord, non s'era saputo piú nulla.

La notizia mi venne confermata dal nostro addetto aeronautico, comandante Longo, che me la recò in volo; poi da un telegramma del Gabinetto dell'Aeronautica, che m'invitava a recarmi al piú presto a Milano, per mettermi in contatto col Comitato per la prima spedizione aerea di soccorso.

Il giorno 3, col « Savoia 59 » lasciatomi dal comandante Longo, raggiunsi Barcellona. Durante il volo, favorito dal tempo magnifico, mi prospettai i primi problemi da risolvere. Non m'ero mai occupato dell'Oceano Artico, e dei problemi aeronautici ad esso inerenti. Concretai quanto concerneva la preparazione dell'apparecchio: « S. 55 », dello stesso tipo di quelli da me sperimentati sulle aviolinee civili e nelle squadriglie militari.

Dovevo pensare a percorrere seimila chilometri per

giungere alla Baja del Re, poi, di là, lanciarmi nell'ignoto.

Il dirigibile era scomparso già da una settimana; ogni ora persa poteva significare il fallimento dell'opera di soccorso.

Il 4 giugno ero a Milano. Col Comitato vennero presi gli accordi relativi all'allestimento dell'apparecchio, alla rotta, all'equipaggio, che risultò cosí composto: io, comandante; tenente A. A. Stefano Cagna, secondo pilota; sottufficiale di Marina Marsano, radiotelegrafista; Francesco Rampini, dell'« Isotta Fraschini », motorista.

Frattanto, giungeva in Italia, accolta con grande giubilo, la notizia che un gruppo di naufraghi aveva potuto mettersi in comunicazione radiotelegrafica con la nostra nave-base « Città di Milano », ancorata alla Baja del Re. Il punto dove dovevo arrivare, dunque, non era piú ignoto, ma indicato da due numeri: latitudine, longitudine. Il che mi pareva sufficiente.

Fino all'8 giugno si lavorò col maggior fervore all'attrezzamento della macchina, pronta a Sesto Calende per il normale servizio di squadriglia. Si adattò un rinforzo metallico sul fondo dello scafo, per evitare lo sfondamento in caso di discesa sui ghiacci; si tolse l'armamento militare, aggiungendo invece tutte quelle sistemazioni e istallazioni che si rendevano necessarie per il compito specialissimo che l'idrovolante era chiamato ad adempiere. Furono aggiunti serbatoi supplementari per la benzina e l'olio, onde aumentare l'autonomia; protette con fasciature di lana, vetro o feltro, le condutture dell'essenza,

dell'acqua e del lubrificante, per impedire il congelamento; applicati appositi portelli a chiusura ermetica per riparare la cabina dall'acqua e dal freddo; resa possibile una razionale sistemazione del materiale da lanciare ai naufraghi; applicato l'impianto di riscaldamento elettrico. Si provvide pure alla preparazione del materiale da portare in volo e da spedire, alla verifica di tutti gli strumenti di navigazione, e alla compensazione delle bussole, in vista delle perturbazioni che avrebbero potuto subire in prossimità del Polo magnetico. Il tenente Cagna mi coadiuvava instancabilmente.

Io dovetti dedicarmi con particolare cura al meticoloso studio della rotta da seguire, alla preparazione dei rifornimenti per le varie tappe, al calcolo esatto del materiale che avrei potuto portare, in relazione all'autonomia che m'era necessario avere.

Considerato che il limite di carico era di tremila chili, nei quali dovevano essere computati equipaggio, carburante, lubrificanti eccetera, pensai che avrei potuto portare ai naufraghi trecentocinquanta chili di provvidenziale materiale, avendo a bordo tre persone — secondo pilota, meccanico, radiotelegrafista — con la possibilità di mantenermi in volo per dieci ore.

Il 9 giugno l'apparecchio, con le nuove istallazioni, e specialmente la stazione radiotelegrafica, che avrebbe rappresentato il nostro solo mezzo di collegamento col mondo, e l'impianto di riscaldamento elettrico, era collaudato; tutte le verifiche fatte con la massima cura.

La sera dello stesso giorno, sul filo telefonico, ci giunge da Roma il saluto e l'augurio di S. E. Balbo e delle autorità aeronautiche.

Rispondiamo con un giuramento: di portare a termine a qualsiasi costo la nostra missione; di raggiungere per primi i naufraghi sui ghiacci, e soccorrerli, con la nostra macchina completamente italiana.

Il 10 giugno, alle 5,30, tentai la partenza. Le segnalazioni indicavano condizioni avverse sulla regione delle Alpi; ma pensavamo piú a coloro che dovevamo salvare che non alla meteorologia. Eravamo decisi a non frapporre indugi. Dal canto mio, avevo la massima fiducia di riuscire ad espletare l'arduo compito affidatomi. La macchina era stata posta nelle migliori condizioni di sicurezza, e l'equipaggio mi dava ogni affidamento. Il tenente Cagna era un giovane di poche parole, ma tuttavia gioviale; robusto, già provato alla dura vita del mare, aviatore espertissimo, infaticabile. Con Rampini, sapevo che bastava uno sguardo perché mi capisse; che i motori — specialmente l'« Asso », del quale era un po' il padre — sotto le sue cure non potevano che marciare alla perfezione, qualunque accorgimento fosse necessario, qualunque sacrificio gli costasse.

Il decollo avvenne a carico ridotto. Puntammo verso il Gottardo, diretti a Zurigo, ove era predisposto il rifornimento, per poi proseguire verso il Nord. Partenza senza discorsi, né rimpianti.

« In bocca al lupo ».

Giunti a duemila metri sopra Bellinzona, ci trovammo nelle nubi e nella nebbia. Appena s'intravedevano le cime delle montagne, bianche di neve. Impossibile proseguire. Cambiammo rotta, tentando risalire la vallata del Maggia anziché quella del Ticino; ma pure verso Cordovio incontrammo cattivo tempo. Sopravvenne anche una piccola avaria al circuito elettrico. La mia non incruenta esperienza di due anni prima mi convinse che continuare il volo in quelle condizioni avrebbe significato impegnare la macchina in una lotta troppo impari contro le forze della natura. Fra i tanti e gravi doveri, avevamo anche quello della prudenza. Tornammo.

Prima di scendere a Sesto Calende feci un largo giro verso Sud. Da quella parte il cielo era azzurro. Decisi quindi che quello stesso giorno avremmo ripreso il volo, seguendo altra strada. Il mutamento di rotta significava un allungamento del percorso di circa mille chilometri, poiché si trattava di raggiungere la Svizzera passando per Genova e Marsiglia, aggirando le Alpi ad Occidente.

Alle 10, caricata tanta benzina da portare l'autonomia dell'« S. 55 » a nove ore, nonostante il parere contrario dei meteorologi, ridecollammo.

Volo regolare. Il sole sfolgorava magnifico sugli Appennini, e lungo la Costa Azzurra. Un incanto. E il pensiero: continuasse cosí, posdomani saremmo alla Baia del Re...

Breve allegrezza. Oltrepassata la zona anticiclonica che sovrastava l'Italia settentrionale, presso Marsiglia incontrammo tempo oscuro e forti raffiche di vento da

Sud Ovest; dopo Valence tentammo di risalire l'Ysère per giungere al Lago Lemano attraverso la vallata; ma dovemmo ripiegare sul Rodano, poiché la vallata era letteralmente sommersa nella nebbia. Volevamo resistere; speravo di raggiungere, lungo il Rodano, almeno Ginevra. Ma, presso Vienne, diluvio, e visibilità pessima. Dovemmo rassegnarci al destino, ammarare sul Rodano a sud di Vienne, sotto la pioggia torrenziale.

Cagna e Rampini restarono a dormire sull'apparecchio, investito tutta notte dalle raffiche di vento e pioggia. Dovetti provvedere perché rifornimenti e materiali di scorta venissero trasportati a Losanna.

Il mattino dell'11 il tempo era rischiarato. Il decollo dal Rodano si presentava però molto scabroso. La manovra del grosso idrovolante nella corrente, fra le pietre di cui erano piene le rive, fu assai complicata. A poche centinaia di metri, avevamo il Ponte di Vienne; e, al disopra, un fascio di fili telegrafici. Sfruttando il vento teso da Nord, riuscii a passare a qualche metro di distanza dal ponte.

Fu, in complesso, una partenza... imprudente. Ma, se non si partiva, in qualunque modo, non si arrivava.

È evidente.

Alle 11,30 eravamo a Ouchy, presso Losanna. Spedito parte del materiale di scorta a Stoccolma, per ferrovia, eseguito il rifornimento e il carico dell'altro materiale, alle 14 eravamo pronti a partire. Nella manovra di uscita dal porto, un motoscafo, passando a tutta velocità sotto

l'ala destra dell'apparecchio, produsse, con l'asta della bandiera, un lungo strappo alla tela dell'alerone, e la torsione del tubo al bordo d'uscita. La riparazione, nonostante tutto il fervore che ci mise Cagna, ci immobilizzò fino a tarda sera.

Il 12 giugno, alle 6,45, potemmo riprendere il cammino, decisi a raggiungere Copenaghen prima di notte.

Ci andò bene. Dopo quattro ore e mezza di volo ottimo, con uno splendidissimo sole, eravamo ad Amsterdam. Rifornitici all'Idroscalo di Schellingwoude, poco prima delle 18 ridecollammo. Lungo il canale di Kiel, presso la mèta, pioggia e mulinelli di vento. Tenemmo duro, e alle 21,30 avevamo raggiunto Copenaghen.

Avremmo potuto giungervi ancor prima, rinunciando a far tappa ad Amsterdam; ma sarebbe stato necessario partire con un forte carico, e l'apparecchio, e particolarmente i motori, ne avrebbero risentito. Dovevamo invece portarli alla Baja del Re in perfetta efficienza.

Alle 5 del giorno 13, già eravamo intorno all'idrovolante, intenti al rifornimento. Decollammo alle 8,50, giungendo a Stoccolma a mezzogiorno. Ammarammo investiti da violente raffiche di vento da Ovest. L'imbarco del liquido anticongelante per il radiatore e di parte del materiale da lanciare ai naufraghi ci affaccendò fin quasi alle 20, ora in cui potemmo ripartire.

Il volo notturno fu, soprattutto nella prima parte, molto faticoso, per i frequenti piovaschi che ci costringevano a tenerci bassissimi, per scapolare le raffiche di

vento e di pioggia. Dall'isola Svartklublon, facemmo rotta per il Golfo di Botnia, navigando per due ore in pieno Baltico, a bassa quota, con vento favorevole. Alle 23 cominciò la pioggia, che ci accompagnò, con violente raffiche di vento, fino a Luolea, dove ammarammo a mezzanotte.

A mezzogiorno del giorno 14 l'apparecchio era rifornito, altro materiale di soccorso (scarpe di renna, coltelli da orsi, viveri) caricato. Nuova, snervante manovra per mettere l'apparecchio in posizione conveniente; decollo alle 14, diretti a Vadsoe.

Dopo aver sorvolato il mare fino a Happaranda, entrammo in territorio finlandese. Bisognava tentare tutte le quote, tutte le direzioni, per sfuggire ai piovaschi. Il vento forte al traverso dava una deriva di quaranta gradi.

La trasvolata della Lapponia da Sud a Nord non mancò però di suggestione. Volammo interminabili ore sopra un'infinità di fiumiciattoli e laghetti, e sterminate pinete; solo, di tanto in tanto, qualche capanna sperduta. La sensazione di isolamento dal mondo era sovente completa. Le nuvole basse, occultando ogni cosa, ci facevano sentire anche piú soli; i piovaschi di neve ammantavano tutto di tremante biancore. L'orientamento era assai difficile; bisognava spesso affidarci alla bussola. Poi ci fu guida la sola grande arteria della Lapponia: quella che da Rovaniemi raggiunge Ivalo; ma gli alberi erano cosí alti e fitti che ce la nascondevano per lunghi tratti.

In prossimità delle montagne del Nord, il tempo peg-

giorò; bisognò rassegnarsi a passare attraverso ai piovaschi di neve, a bassa quota, entro la vallata cupa.

Presso il Lago Enari, ecco i ghiacci. Chi ci pensava piú? Avevamo fino a quel momento volato sopra l'Europa, lussureggiante nella piena estate. Sotto la nostra ala tesa s'erano susseguiti i paesaggi piú vari, ma sempre dominati dal verde. La natura ci s'era palesata sotto gli aspetti piú mutevoli; ma sempre conservava l'impronta dell'opera dell'uomo. Ci volevano questi ghiacci disseminati nei laghi, attruppati come molossi attorno alla roccia nera e nuda, per darci immediata, precisa, la sensazione di ciò che ci apprestavamo a compiere.

Sopra quelle regioni inospitali, ove la natura è indomata, jeratica, sfingea, ostile, ci facemmo l'anima « polare ».

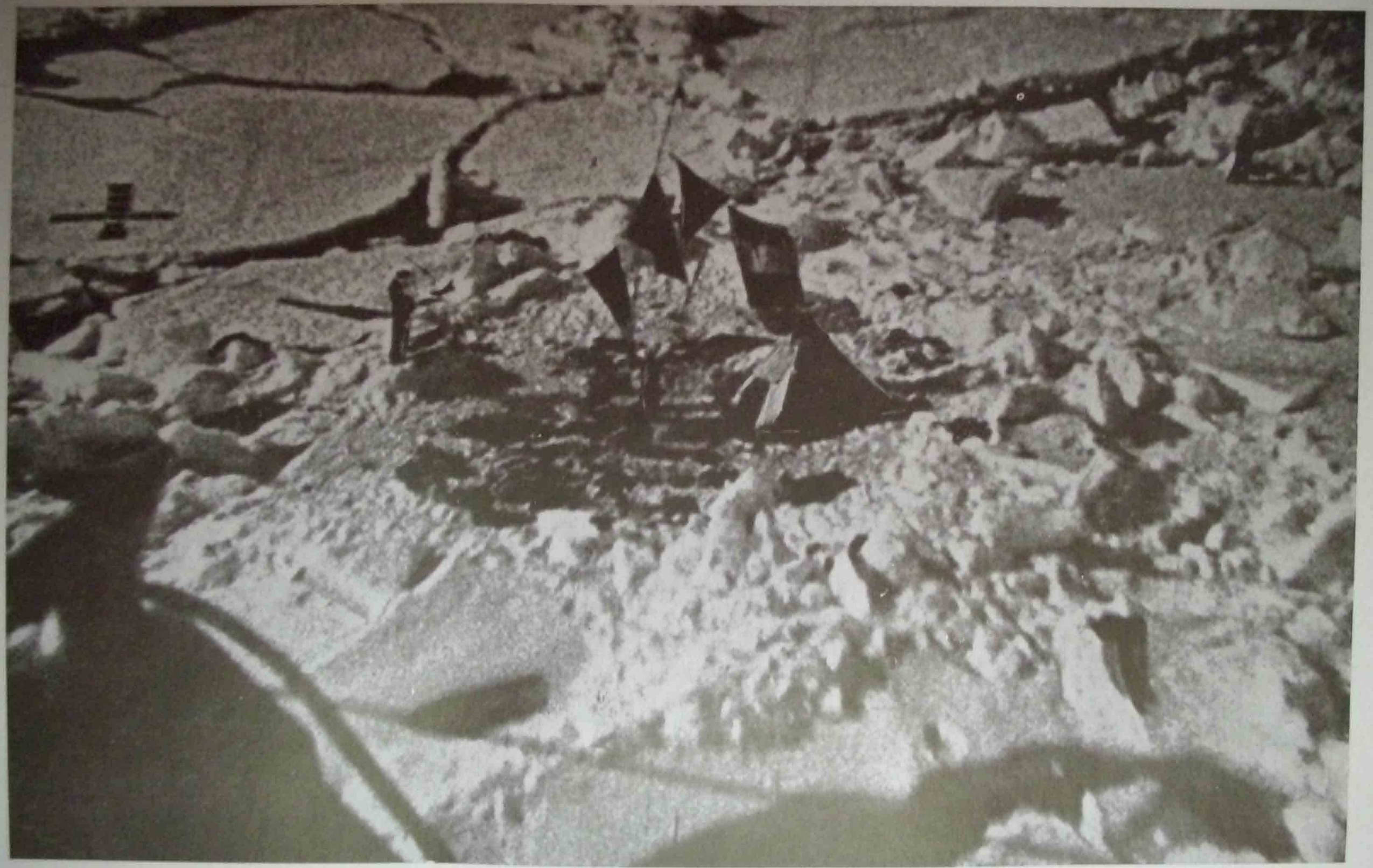
Una piccola riparazione alla persiana del radiatore ci costrinse a dieci minuti di sosta sul laghetto Tshuohsi; poi riprendemmo a volare. I nostri rombanti motori, che molto probabilmente rappresentavano a lor volta, per i pochi viventi sparsi nella Lapponia settentrionale, un enigma, dovevano portarci sempre piú « in su ».

Giungemmo a Vadsoe poco dopo le 18.

Il nostro « I.S.A.A.T. » aveva per il primo attraversata la Lapponia da Sud a Nord; una parte della fatica era compiuta. L'Europa l'avevamo lasciata alle spalle; lontanissima, ci pareva; e enormemente lontana la Patria, dalla quale pur eravamo partiti da soli cinque giorni.

Davanti a noi, il Mare di Barents, tristemente noto

62. L' *ISAAT* alla fonda alla Baia del Re.



63. La «Tenda Rossa» fotografata da bassa quota, dall'idrovolante di Maddalena. Il pavese di bandiere lanciato nel volo precedente la rende assai visibile.

64. Ritorno ad Amsterdam.

65. Bottrighe sul Po. - L'accoglienza dei compaesani a Maddalena reduce dall'Artide.

per le sue furie improvvise, le sue nebbie, i suoi ghiacci. Soprattutto, mai sorvolato da altri; un'incognita, ancóra, per i volatori. Ciò che nessuno ha fatto ci par sempre singolarmente arduo, e degno d'essere fatto. Per noi, si trattava di adempiere un imperioso dovere.

La coscienza era a posto.

*

Con l'aiuto del maggiore Vallini del Genio Aeronautico e degli altri connazionali, febbrilmente, provvedemmo ai rifornimenti e alla verifica dei motori e dell'apparecchio.

Avemmo un'accoglienza festosa anche dai buoni pescatori norvegesi. Per tutto era diffuso un odor salso, di pesce, che per me particolarmente era odor di nostalgia. Ci sentivamo oltremodo marinai. La luce, splendendo ininterrottamente, ci aiutava ad essere insonni nel piú assoluto senso della parola. Alla lunga divenne anch'essa ossessionante, ci fece invocare l'oscurità che riposa.

La sera del 16 giugno, dopo una faticosa e meticolosa preparazione, e grandi sforzi per aver ragione, nonostante i quasi ottomila chilogrammi di peso, delle onde, altissime, che ci facevano temere per lo scafo, e ad onta delle condizioni meteorologiche poco propizie, partimmo, affidandoci ai motori e alla bussola.

Fino a Vardo, piccolo paese all'entrata del Fiordo di Varanger, tutto andò abbastanza bene. Ci avvolse la

nebbia spessa, provocata dal contrasto fra la corrente del Golfo e i ghiacci polari, che per quasi tutto l'anno costituisce l'incubo dei navigatori sulle coste estreme di Norvegia. Riuscimmo a portarci al disopra di quella specie di mare di fuliggine, a sorvolarlo per una ventina di minuti, puntando decisi verso lo Spitzberg.

L'atmosfera era calma; i motori cantavano l'assordante gioconda canzone dei loro mille cavalli; l'apparecchio saliva lentamente verso il cielo, incontro a una grande schiarita che ci appariva a Nord. Pareva il sole incendiasse di luminosità quelli che ci illudevamo fossero i confini della distesa di nebbia. Rotta 325 gradi, mani ferme al volante, piedi irrigiditi sulla pedaliera, sguardo fisso all'orizzonte, la serenità in cuore. Cagna ogni tanto mi esprimeva la sua soddisfazione con un sorriso; vedevo Rampini affacciarsi sovente al portello laterale dello scafo sinistro, dare uno sguardo ai motori, che evidentemente lo lasciavano fiducioso.

Passarono cosí due ore. Lietamente. Eravamo sicuri di spuntarla.

Ma i nostri appelli radiotelegrafici rimanevano senza risposta, forse perché il fitto strato di nebbia costituiva una barriera insormontabile per le onde corte; le bombe fumogene per la misurazione della deviazione non servivano poiché sarebbero state inghiottite dall'oscurità che era sotto di noi. Pure, la deriva doveva essere notevole, giacché soffiava un forte vento da Sud-Est. Senza punti di riferimento, era impossibile misurarne la velocità. Im-

possibile pure scorgere l'Isola degli Orsi; la nebbia infittiva e saliva, piú veloce di noi. Eravamo avvolti dalla foschia e dalle nubi, dal mistero della nostra posizione. La schiarita che ci era apparsa, nient'altro doveva esser stata che un inganno dagli occhi e della speranza. Attorno a noi, non esisteva che bruma. Andavamo alla deriva, con la nebbia, con la sua stessa velocità. Occorreva uno sforzo per vincere l'allucinazione d'essere immobili, nel mondo fattosi cenere, avvolti in un grigio sudario, perduti, in tutto il complesso significato che in certi momenti può acquistare questa parola.

Continuare.

E se fosse sopraggiunta un'avaria? Confidavamo che gli strumenti di bordo funzionassero perfettamente; ma, sotto, tra noi e il mare, v'era un oceano di nebbia, profondo duemila metri.

Tornare verso la Norvegia? Altre ore di ansia e di probabili complicazioni. Se anche là avessimo trovate le nubi? Se la rotta non fosse stata esatta; se la deriva ci avesse spinti molto al largo?

Per un agente di assicurazioni sulla vita, era quello il momento buono per concludere affari...

Feci *dietro-front*.

Cagna mi passò il diario, sul quale aveva scritto che stava appunto pensando alla necessità di quella manovra, e il sintetico commento: « *Per poco, non siamo rimasti fott...* ».

Per fortuna, le bussole avevano funzionato a meravi-

glia; alla fine della quarta ora di volo avvistammo il Capo Nord di Norvegia; verso la mezzanotte potemmo riammarare a Vadsoe.

La gioia di vederci, un po' inaspettatamente, in salvo, svaní tosto al pensiero che la natura sembrava frapporre una insuperabile barriera fra noi e la nostra mèta, fra l'ansia dei naufraghi e la nostra.

Quel Mare di Barents cominciava a darci ai nervi.

Saputo dalla Baia del Re che colà le condizioni del tempo e dei ghiacci erano favorevoli, il 18 giugno ritentammo il volo.

Questa data resterà negli annali dell'aviazione, e della solidarietà umana.

Quello stesso giorno, in quello stesso iracondo Mare di Barents, il velivolo francese « Latham 47 », con a bordo il grande esploratore norvegese Roald Amundsen, pilota l'« asso » francese Guilbaud — il quale con quella macchina aveva vagheggiato di effettuare un volo transoceanico — s'inabissava. Del bell'apparecchio e del valoroso equipaggio nulla piú si seppe, benché molte ricerche ne siano state fatte, anche da Penzo e Crosio.

Ad Amundsen e Guilbaud, Medaglie d'Oro dell'Aeronautica italiana, a Dietrichson, e ai compagni caduti nella prova audace, andrà sempre il commosso ricordo dei camerati dell'equipaggio ch'ebbe la ventura di attingere l'opposta riva dell'infido mare, la mèta — materiale e ideale — che era anche la loro.

Decollammo da Vadsoe alle 12,15, puntando diretta-

mente su Capo Nord, prendendo quota a pieno motore. Un'ora dopo lasciavamo la terra di Norvegia, rotta 330, verso l'Isola degli Orsi. Ancóra nebbia, fino a cinquecento metri. Ma, questa volta, man mano che avanzavamo e c'inalzavamo, diradava. Il mare era molto agitato; il vento forte, da Levante. A un certo momento temmemmo di dover scendere alla ventura, poiché uno dei motori dava segni d'irrequietezza, e se solo l'altro avesse funzionato non ci sarebbe stato possibile reggerci in quota.

Fortunatamente, in quel punto avvistammo l'Isola degli Orsi. Alle 16,10 planavamo, tra la forte risacca, i ghiacci galleggianti, le raffiche di vento mulinellanti, gli stormi di gabbiani e procellarie, che ci avrebbero procurati serii guai se avessero avuto la malinconica idea di porsi nel vortice della nostra elica.

Cambiate le candele al motore anteriore, alle 17 ridecollammo, sulle onde alte al traverso, riuscendo a trar partito anche dalle raffiche di vento. Presso Capo Bull, però, una raffica piú «scorbutica» delle altre, invece di lasciarsi sfruttare convenientemente, ci diede una sberla tale che, da cinquanta metri di quota, ci mandò a sfiorare il pelo dell'acqua. Per buona ventura i motori marciavano a perfezione, e riuscimmo a proseguire.

Verso le 18, al 76° parallelo, avvistammo i primi ghiacci dell'Artide. Si fecero sempre piú compatti. Molto freddo. Alle 18,15 scorgemmo le montagne di Capo Sud dello Spitzberg.

Man mano che ci avvicinavamo alla terra, ci si presentava uno spettacolo sempre piú imponente. Il bianco predominava, incombeva ovunque, si fondeva con l'azzurro del cielo. Ormai eravamo sopra la terraferma. Il Mare di Barents l'avevamo, per i primi, felicemente superato; ora là, sotto di noi, finalmente, appariva la nostra nave «Città di Milano». La vedevamo nitidissimamente, traverso l'aria di una trasparenza inverosimile: alto, a poppa, il tricolore garriva.

Fummo colmi di gioia orgogliosa.

Circondati dai nostri marinai e soldati i quali ci avevano attesi trepidanti, e non sapevano come meglio dimostrarci la loro soddisfazione, la loro fede; dinanzi ai ghiacciai imponenti, ai monti immacolati che l'intramontabile sole dardeggiava; in quella Ny Aalesund che sembrava un'ultima propaggine della Patria, spintasi fino agli estremi confini della Terra per l'indomito ardire dei suoi figli; in mezzo agli aviatori stranieri e fratelli che dovevamo emulare; sapendo che i naufraghi erano ormai nel «raggio d'azione» della nostra macchina fedele, che cosa contavano piú la stanchezza, la fatica, il rischio di ieri e di domani?

XVI

SULLA « TENDA ROSSA »

Il giorno stesso del nostro arrivo alla Baia del Re, dalla « Tenda Rossa », attorno alla quale erano riuniti i sei componenti dell'equipaggio dell' « Italia » lanciati sulla banchisa dopo il tragico urto del dirigibile contro i ghiacci, giunse un appello quasi disperato.

I soccorsi urgevano.

E la notte, illuminata dal sole, fu impiegata a rifornire completamente l'apparecchio, a caricare il materiale da lanciare ai naufraghi. Con l'aiuto fervoroso dei camerati della « Città di Milano », in poche ore il nostro « I.S.A.A.T. » fu in assetto di partenza per un lungo volo. Gli scafi erano zeppi di pacchi contenenti battelli pneumatici, vestiti e indumenti di lana e di pelle, viveri in grande quantità, fucili e munizioni, bombe fumogene per segnalazioni, accumulatori e valvole ioniche per la radio; sigarette, giornali, lettere e telegrammi. La linea di galleggiamento scompariva sotto acqua.

Saremmo riusciti a decollare con tale carico?

Avremmo voluto porgere il nostro festoso saluto ai colleghi del « Latham 47 », il quale aveva lasciata la Norvegia sei ore dopo di noi. Non giungeva. Il ritardo ci fece presagire la sciagura, per quanto Amundsen avesse voluto

mantenere il segreto sul punto preciso in cui intendeva scendere.

Per noi, la ventura d'esser giunti alla tappa non costituiva che un incentivo di piú a tendere con ogni sforzo alla mèta.

Dalla nave « Braganza », in vedetta a Capo Nord, giunsero buone notizie. Studiata attentamente la rotta da seguire, ricevute le ultime comunicazioni sull'esatta posizione della « Tenda », convenuto quanto si sarebbe potuto tentare se non fossimo tornati, decisi la partenza.

Ore 5,20 del 19 giugno. Ci inseguono i saluti augurali dei camerati, e un sole accecante. Nulla, per noi, di diverso dagli altri decolli effettuati nel corso del lungo volo; se non il fàscino della speciale mèta, l'ansia di soccorrere, che aumenta man mano ci avviciniamo ai naufraghi.

Rotta a Nord, lungo la costa della Terra di Haakon VII.

Forse vi contribuisce notevolmente quella specie di lucido delirio che succede all'insonnia: dobbiamo fare uno sforzo non indifferente per « stare nella realtà ». Compendiata dall'altimetro, dalla bussola, dai manometri, portolani e simili. Sappiamo che dobbiamo avere una mentalità piuttosto matematica; ma viviamo in una atmosfera fiabesca. Da un lato scorgiamo il mare, cupo d'azzurro; dall'altro le montagne si ergono alte, stagliate, nereggianti su uno sfondo di candore fiammeggiante. Di contro, l'orizzonte sconfinato, accigliato; a Nord una voragine di nebbia; ad Est tutto un ghiacciaio, smagliante.

Verso il Capo Nord, non si vede che bianco: sulla terra, sul mare, all'orizzonte. Il cielo è un gran riflettore di smalto azzurro, che concentra sui ghiacci i raggi del sole già alto, producendo riflessi che irritano rétina e nervi.

Metto gli occhiali colorati, e tutto diventa patinato di giallo.

Si pilota come automi: mani sul volante, irrigidite; occhi fissi alla bussola; orecchi tesi al suono dei motori.

Che niente, questi quattro uomini lanciati su di una fragile macchina aerea, nell'indifferente immensità!

Ogni tanto Cagna chiude gli occhi, vinto dalla stanchezza; lo scuoto; ma anch'io mi sento pervadere dal sonno; debbo togliermi i guanti, farmi pungere dal freddo.

Verso le Sette Isole, il paesaggio cambia totalmente d'aspetto.

Delusione. Avevo pensato che la banchisa fosse compatta, sí da consentire una eventuale discesa; mi rendo ora conto che non è opportuno soffermarsi a considerare quel che avverrebbe in caso di avaria; a meno di voler colorire il volo di un'emozione di piú. I ghiacci sono disseminati, sconvolti, irti, come arati, minati. La visibilità è cosí perfetta che da 80 chilometri di distanza scorgiamo l'Isola Carlo XII; sembra una ciclopica fosca torre scura.

Alle 7,55 siamo sulla verticale dell'Isola Foyn. Occhio alla bussola, la quale ci deve segnare l'ultimo tratto di strada; e al cronometro. Diminuisce il ritmo del motore;

s'accelera quello dei cuori. Aguzziamo lo sguardo a prua. Passa un minuto. Dieci; quindici; siamo al diciassettesimo. Dovremmo trovarci sulla «Tenda».

Enormi blocchi di ghiaccio multiformi e policromi, che proiettano in tutti i sensi innumerevoli ombre; rigagnoli neri serpeggianti; piastroni bianchissimi, levigati, che paiono di marmo. Ma nessun segno di viventi, di coloro che dovrebbero esser qui, dove siamo venuti da tanto lontano per raggiungerli, soccorrerli.

Lo sguardo impazza.

Cagna, Rampini, Marsano e io sembriamo dei forsennati, chiusi nella nostra assurda impotenza come in una camicia di forza. Dove sono i naufraghi? Abbiamo gli occhi sbarrati. Lanciamo appelli radiotelegrafici.

Nessuna risposta.

Che la bussola ci abbia ingannati? Invertiamo la rotta; cominciamo a girare in tutte le direzioni, sulla steppa ghiacciata, protesi con gli occhi e con l'anima.

Poiché m'accorgo che il vento ci fa derivare verso Levante, lanciamo una bombetta fumogena per misurare lo scarto.

Riprendiamo la corsa pazza, a tentoni sull'inferno bianco. Voliamo da due ore sulla zona del naufragio, e non riusciamo a scorgere assolutamente nulla.

Ci piglia la rabbia e lo scoramento. È un panorama incredibile; un mare bianco in convulsione; lastroni, montagnole, picchi aguzzi; ombre e luci innumerevoli; il tutto ridda a centocinquanta chilometri all'ora.

Ci martella nel cranio questa parola: « impossibile ». Sappiamo che già Lutzow Holm s'è spinto fin quassú, senza scorgere la « Tenda », poi c'è tornato con Rijser Larsen, espertissimo di ghiacci, e ancóra vanamente. Ma niente ci pare piú atroce, assurdo, di questa impossibilità a scorgere ciò che siamo certi è sotto, presso la nostra ala.

Ci balena e conforta l'idea che potremo predisporre un sistema di collegamento radiotelegrafico, perché gli stessi naufraghi siano in grado di chiamarci, di dirigerci su di loro.

Lanciamo il messaggio:

« *Domani torneremo qui* ».

Poi prendiamo la via del ritorno, per l'Isola Foyn e Capo Brun, gonfi di amarezza. Ci teniamo a quota bassissima, per poter scorgere Malmgren, Mariano, Zappi, i tre intrepidi in marcia faticosa e perigliosa verso Capo Nord.

Neppure di loro troviamo traccia.

Fallito lo scopo, che ci ha finora sorretti e aizzati, concedendoci di superare il limite della resistenza fisica, all'accasciamento dello spirito s'accompagna quello del corpo. L'uniformità del paesaggio annulla il senso della velocità; tutto quel che di febbrile c'era poc'anzi a bordo, finito; Rampini e Marsano s'alternano alla pompa...; io e Cagna ai comandi; anche il sole pare opaco; c'è nell'aria una triste malía; il rombo del motore si perde nella troppa vastità, non è che brusío; un senso di smarri-

mento, un intimo torpore ci pervadono; una voglia di smetterla, di posare. Pare inane anche lo sforzo di « star su »...

A Beverly Sount ci abbassiamo a fior d'acqua per salutare i camerati norvegesi Larsen e Holm, che hanno posto il loro ardimento e la loro perizia a servizio dell'opera umanitaria.

A mezzogiorno, dopo sette ore di volo estenuante e inutile, siamo nuovamente alla Baja del Re, oppressi dal disinganno e dalla stanchezza.

La sera, a bordo della « Città di Milano », con l'instancabile comandante Romagna e il capitano Baccarani, concretiamo il modo di stabilire in volo comunicazioni con la piccola stazione radiotelegrafica dei naufraghi.

Frattanto dalla « Tenda » giunge una notizia che ci riempie di gioia: Nobile e i suoi compagni, il mattino, hanno scorto il nostro idrovolante a non piú di due chilometri di distanza. Ritorna la fiducia di potere, quest'altra volta, raggiungere il nostro scopo.

Nella stessa notte del 19, Cagna si porta in quota, mentre io, dalla « Città di Milano », seguo in ansia i risultati dell'esperimento con la nuova stazioncina radiotelegrafica impiantata a bordo. Trepidante, vedo il mio compagno eseguire fedelmente i comandi che gli sono trasmessi da bordo della nave.

Per rendere piú semplice il cómpito dei radiotelegrafisti, stabiliamo poi un piccolo codice, comprendente in poche lettere dell'alfabeto tutti i segnali utili a dirigerci.

I gradi di bussola si conviene vengano indicati coi numeri da 1 a 9, significando ciascun numero le decine invece che le unità.

Abbiamo la gioia di veder felicemente ammarare il secondo apparecchio inviato dall'Italia, il « Marina 2 », pilotato dal conterraneo Penzo e da Crosio, nonché il trimotore svedese « Uppland ».

La stazione della « Città di Milano » raccomanda al bravo Biagi, il provvidenziale radiotelegrafista della « Tenda Rossa », di seguire con la massima attenzione il nostro volo, e di farci con precisione le segnalazioni. Passiamo la notte a rifornire l'apparecchio, a verificare i motori.

Alle 6,45 del 20 giugno ripartiamo. Agli evviva di chi rimane, piú ansioso di noi, risponde il nostro giuramento: « O troviamo i naufraghi, o non torniamo ».

Abbiamo fede nella riuscita; tutto a bordo funziona alla perfezione.

Rivediamo i luoghi sorvolati il giorno innanzi. Già ci sono familiari. Niente piú di misterioso. Anche che non ci è consentito avere avarie, già lo sappiamo. Le Isole dei Danesi e di Amsterdam passano veloci sotto di noi. Riappaiono Capo Nord, le Sette Isole, Capo Platen, l'Isola di Carlo XII. E, infine, l'isola di Foyn.

Sono le 9. Voliamo da due ore e un quarto. Mi abbasso, da 600 metri, a 300, a 100. Marsano, meraviglioso di calma e serenità, inizia le sue chiamate alla « Tenda ». Passano dieci minuti; mi tengo rigorosamente a rotta 59°.

Mi volgo; il radiotelegrafista è divenuto irrequieto,

nervoso; Cagna, che è come una robusta fede incarnata, gli fa cenno di aver pazienza.

Aver pazienza.

I naufraghi hanno un accumulatore quasi scarico; forse tardano a rispondere per non affrettarne l'esaurimento. Ma se non riusciamo a stabilire il contatto?

All'undicesimo minuto di volo da Foyn, gli occhi di Marsano si animano di improvvisa gioia; le sue mani gestiscono frenetiche.

Hanno risposto!

Le segnalazioni ora arrivano chiare.

— Accostate di 30° a destra!

— Accostate di 30° a sinistra!

— Via.

— Ritornate.

Dunque siamo già passati sopra di loro, senza vederli!

Che proprio questi maledetti ghiacci vogliano inghiottirci alla vista i nostri fratelli?

Riprendono i segnali di Biagi.

— Accostate di 90° a sinistra.

— Siete sulla nostra verticale.

Marsano e Cagna, con le braccia, mi fanno cenno che vada giú, che scenda.

Pare una forza sovrannaturale m'attiri. Mi butto, quasi a picco, quasi ad infilare l'idrovolante nelle voragini aperte fra i ghiacci. I miei animosi compagni sono negli scafi, pronti al lancio dei materiali.

Siamo a 50 metri d'altezza; non si scorge niente.

D'un tratto, un fascio di raggi solari riflessi da una latta di petrolio m'incatena lo sguardo.

Dio!

Ecco la tenda, appena macchiata di rosso, l'antenna della radio, le piccole bandiere lacere, quattro uomini che si agitano sui ghiacci, si sbracciano a salutarci, sventolando indumenti, cenci.

È un istante. Li abbiamo sorpassati. Ritorna la spettrale visione della banchisa.

Viro immediatamente; sono sicuro di rivedere i naufraghi, poiché mi è rimasta impressa nella retina, come su una lastra fotografica, la conformazione, il colore, le dimensioni dei ghiacci attorno alla tenda. Mi pare infatti di scorgerla; punto diritto: è un'ombra scura; un ammasso informe. Bisogna che l'apparecchio abbia la mobilità dello sguardo irrequieto. Lo sbando, fin quasi a sfiorare con le ali la bianca superficie gelata.

Niente. Spariti.

Riprendiamo le chiamate con la radio. Evidentemente, i naufraghi ci vedono cosí presso a loro, che non immaginano che non ci riesce scorgerli, e non rispondono.

Un'ora dura la nostra scorribanda pazza, a poche decine di metri di quota. Una cosa disperante.

Che sia stata, la nostra, un'allucinazione?

Non è possibile. Siamo in quattro, e tutti e quattro abbiamo *visto*, nitidamente.

Ci dirigiamo nuovamente verso l'Isola Foyn, per riprendere di là il collegamento radiotelegrafico. Ma No-

bile e i suoi compagni, vedendoci allontanare, lanciano disperatamente il segnale di ritornare. Ci riprende l'allegria. Faccio *dietro-front*. Abbiamo gli occhi sbarrati, il cuore trepido di ansia. Le braccia sono pronte al lancio. Ed ecco ancóra la *gibigianna*; da lontano m'indica con precisione che *essi* sono là, sulla nostra sinistra.

Questa volta non li perderemo.

Sono sopra i nostri uomini. Bisogna fare della «Tenda» il perno del volo. Dodici volte siamo passati sui naufraghi a meno di 15 metri di quota. E ogni volteggio era piú stretto del precedente, piú pauroso.

Se mai mi è riuscito di volare bene, è stato in quel giorno; che dai ghiacci pareva salire un'invocazione piú forte di tutto quello che può, in certi momenti, gridare in noi. Credo che non mi arrischierò mai piú a pilotare un pesante idrovolante con tanta disinvoltura.

Cagna, Rampini, Marsano, smanianti, protesi fuor dallo scafo, ad ogni passaggio sulla verticale dei naufraghi, facendo miracoli di acrobazia, lanciano materiali, vettovaglie, viveri; duecentosettanta chili di rifornimenti.

Tra una virata e l'altra, fungo da massaia, da cambusiere. I miei tre compagni mi passano il quadernetto sul quale hanno segnato la « distinta » dei pacchi lanciati; io faccio il collegamento tra i due scafi, l'inventario, di volta in volta.

Lanciato tutto?

Uova, cioccolato, carne, accumulatori, battello, fumate, scarpe?

66. Bottrighe, 30 settembre 1928-VI - Maddalena, che ha alla sinistra il padre, ringrazia i compaesani della festosa accoglienza.

67. A Losanna, dopo una conferenza sul volo nell'Artide. Alla destra dell'aviatore, la signora Maddalena.

68. Il Duce appunta sul petto di Umberto Maddalena la medaglia d'argento al valore aeronautico. (Da sinistra a destra: Arturo Ferrarin, S. E. De Bono, S. E. Balbo, S. E. Sirianni).

69. L'eroico equipaggio del *Marina II*: tenente A. A. Crosio, sergente A. A. Della Gatta, comandante Penzo.

Sí; e quasi tutti i lanci sono stati « centrati ».

Vediamo gli sperduti correre a raccogliere i pacchi, sbracciarsi a ringraziare, a salutare.

Via.

Alle 10,45, il nostro cómpito era assolto. Eravamo impazienti di portare ai compagni la lieta notizia. I motori funzionavano alla perfezione. Ripassando sul «Braganza», lanciammo un messaggio. Alle 14, dopo sette ore e un quarto di volo, rientravamo alla Baja del Re, accolti dai compagni con commovente entusiasmo.

La sera, dalla « Tenda Rossa », i segnali giunsero precisi, forti. Pressoché tutto il materiale era stato raccolto, e i naufraghi esprimevano la loro gratitudine e la loro gioia.

Ma il nostro lavoro non era finito; restava ancora molto materiale da portare alla Tenda. Eravamo decisi a ritornarvi, con Penzo, il giorno successivo. La nebbia fitta ce lo impedí.

Un po' d'indispensabile riposo, finalmente.

Il mattino del 22 il « Savoia 55 » e il « Marina 2 » si avviarono. Il tempo era bello, il vento favorevole. Noi eravamo al terzo giro da quelle parti; ci pareva ormai di camminare sulle rotaie. Tant'è vero che l'uomo è animale enormemente adattabile.

Questa volta bastarono due segnalazioni:

— Accostate 10° a destra.

— Siete sulla nostra verticale.

La tenda era facilmente individuabile, per le bandiere,

le fumate da segnalazione lasciate cadere due giorni innanzi. Altri quattrocento chilogrammi di materiale vario e viveri vennero lanciati ai naufraghi.

Anche l'apparecchio svedese « Uppland » dalla Baja di Virgo, dopo il nostro terzo viaggio, riuscí a raggiungere la « Tenda », lanciare battelli e viveri di riserva.

*

Potemmo concederci quel riposo del quale avevamo estremo bisogno. Pure il nostro apparecchio, e specialmente i motori, avevano bisogno di cure.

Nei giorni successivi, dalla Baja del Re, ci portammo alla Baia di Virgo, dalla quale molti anni prima era partito lo sferico dell'ingegnere Andrée, onde avere percorso e condizioni meteorologiche piú favorevoli. Ma il mare era spesso agitato, e dovemmo piú d'una volta far ricorso, per salvare gli apparecchi, a tutta la nostra esperienza marinara.

Il 1° luglio, profittando della giornata chiara, effettuammo la nostra quarta missione, assieme al « Marina » di Penzo e al trimotore svedese « Uppland », alla ricerca degli altri naufraghi. Incontrammo fitti banchi di nebbia.

Purtroppo, per quanto fossimo in parecchi con gli sguardi e gli animi protesi nella ricerca di Lago, Pontremoli, Arduino, Caratti, Alessandrini e Ciocca, i valorosi dei quali non si era avuta alcuna notizia dopo la catastrofe, nessun segno di vita, né dell'involucro, ci fu dato

scorgere su tutta la vasta zona ghiacciata a levante di capo Leight Smith.

Dopo cinque ore di volo, la nebbia ci costrinse al ritorno.

I giorni successivi videro un susseguirsi di eventi quasi tutti lieti: il fortunato atterramento presso la « Tenda » del tenente svedese Lundborg; la miracolosa scoperta del gruppo Mariano da parte dell'aviatore russo Ciuknowski; la spettacolosa avanzata fra la banchisa del rompighiaccio sovietico « Krassin ».

Per poter procedere al cambio dei motori, decidemmo di tornare alla baia del Re; ma anche qui, per la mancanza di mezzi adeguati, l'operazione si presentò inattuabile, e dovemmo accontentarci di un'accurata revisione. Frattanto, giunse da Roma l'ordine di sospendere i voli coi grossi velivoli, in attesa di riprenderli con altri, piccoli, già in viaggio. Poco dopo, io venivo richiamato in Patria.

*

Fare di nuovo la trasvolata del Mare di Barents per il solo gusto di farla, non era certo consigliabile. L'« S. 55 » venne quindi trasportato a Bergen in piroscafo.

Di qui il 25 agosto partimmo per il volo di ritorno.

Non avemmo, meteorologicamente parlando, troppa fortuna. Tempo generalmente cattivo, talvolta proibitivo.

Il 30 agosto, al chiarore lunare, riammaravamo a Sesto Calende, soddisfatti del dovere compiuto. Soddisfattissimo io, al quale equipaggio ed apparecchio erano stati affidati.

XVII

PARENTESI

Ho letto sui giornali ch'io sono estremamente laconico.

Il bello si è che debbo appunto a tale difetto l'*avventura* ch'è indubbiamente, fra quante me ne son capitate, la piú straordinaria: quella di ritrovarmi autore d'un libro.

Se le molte persone che hanno avuto la benignità di ritenere interessanti le mie vicende non fossero rimaste deluse dalla mia deplorevole parsimonia di parole e di aggettivi, non mi sarei sentito le mille volte ripetere: — *Perché non scrive un libro sulla sua vita?*

Era un'idea.

Ad attuarla mi ci sarebbe voluto, per lo meno, un po' di tranquillità. La quale avrebbe presentato l'inconveniente di far languire la narrazione.

Ed anche me.

Per cui probabilmente non n'avrei fatto nulla.

Senonché Galimberti s'incaponí a raccapezzarsi fra racconti, articoli di giornale, relazioni, appunti, diari; a mettere insomma... un po' d'ordine nella mia vita, decisamente sregolata. Per vendicarsi d'un certo scherzo che non sa perdonare al suo destino: «D'aver promesso

anche a lui, nell'adolescenza, un'ala, per poi non lasciargli in mano che una penna. Stilografica».

All right: «facciamo» un libro.

Accolsi la proposta del simpatico... collega mancato, che ha con me una singolare affinità di aspirazioni e di temperamento, nella speranza che il libro contribuisca a convincere i giovani che non è necessario essere padreterni per combinare qualcosa; che la buona volontà e la tenacia fanno novanta; che bisogna fin dai primi anni vincere le dubbiezze, incamminarsi sereni verso la mèta che piú ci attrae.

Unicamente.

Perché io sono un autore senza *diritti*: quelli vanno al mio... collaboratore letterario.

Adesso, comunque... è fatta!

Aspettarsi anche da me alcune centinaia di pagine «sul Polo», sarebbe tuttavia veramente esagerato. Per le mie avventure, mi pare piú che sufficiente un libro, di poco peso; anche per quelle che — salvo incidenti — spero mi capiteranno nell'avvenire. Non ho inteso che narrare quel che m'è accaduto, che ho visto; quello che, in qualche momento «tipico», ho *sentito*.

Non aggiungerò quindi una riga al capitolo precedente.

Neppure dopo la pubblicazione del volume di Umberto Nobile: *L'«Italia» al Polo Nord*.

Neanche se in esso il Capo della Spedizione polare si compiace di insistere sulla estrema facilità dei soccorsi e dei trasporti per via aerea; nel definire sicurissimo...

l'aeroporto della « Tenda »; nel vedere tutt'attorno ad essa meravigliosi canali fatti apposta per la comodità degli ammaramenti e delle partenze con grandi idrovolanti; nel trovare troppo spesso ideali le condizioni meteorologiche quando avremmo dovuto volare o volammo sulle regioni artiche.

Nemmeno se a pagina 399 di quel libro si legge:

« Nicola Schmidt: ecco un nome che bisogna ben ricordare, perché si deve essere riconoscenti anzitutto a costui se metà dei membri della spedizione sono oggi salvi ».

(Si tratta del radioamatore russo che aveva intercettato un frammento di messaggio dal quale risultava che i naufraghi dell'*Italia* si trovavano sulla Terra di Francesco Giuseppe. Intercettazione che provocò nei naufraghi le piú vive apprensioni, perché avrebbe potuto far convergere sulla Terra di Francesco Giuseppe le ricerche: il che avrebbe significato la fine di ogni speranza di salvezza).

Sono lietissimo che l'allora Generale Nobile abbia riservati gli elogi piú fervidi agli aviatori stranieri — indubbiamente valorosi — perché la riconoscenza è particolarmente doverosa verso gli stranieri.

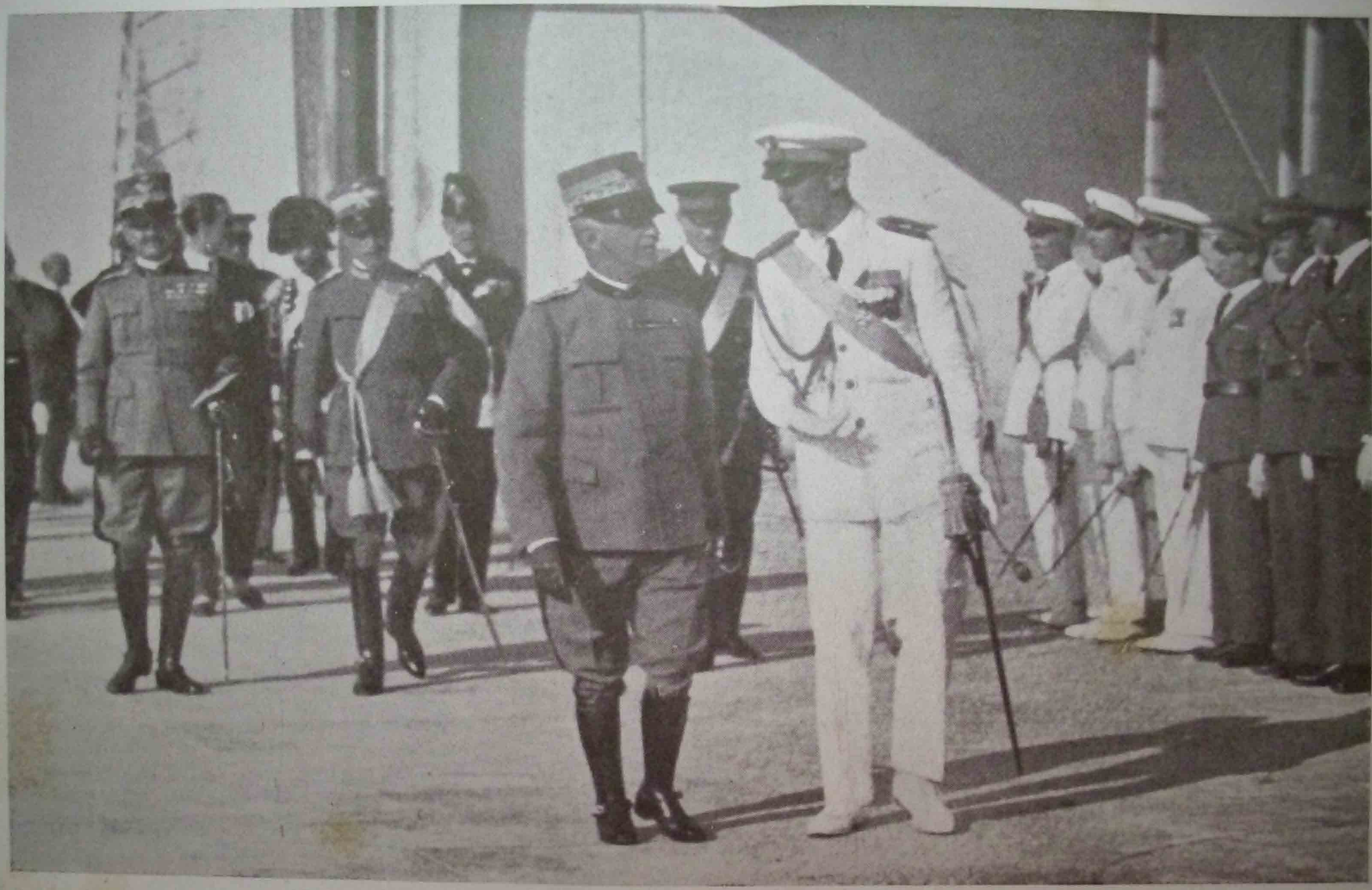
Del posto un po' retrostante che implicitamente mi viene da lui assegnato, dietro il signor Schmidt, mi debbo pure contentare, visto che non sono un *avio*-amatore, ma semplicemente un soldato che ha assolto il cómpito affidatogli. Nell'Artide come altrove. Del resto, Umberto Nobile ha avuto per me espressioni assai cortesi.

Ringraziamenti.

Cagna, Rampini e Marsano, i miei valorosi compagni nei voli sulla « Tenda », non se la saranno certo presa troppo per il fatto che il Comandante della Spedizione polare non si mostra eccessivamente entusiasta dei loro « lanci »: eseguiti da un apparecchio che, data la sua mole, doveva filare alla velocità di centocinquanta chilometri all'ora, e per mantenersi il piú possibile sulla verticale dei naufraghi, piroettava paurosamente. Pure, dai malagevoli boccaporti, con miracoli d'acrobazia, essi seppero lanciare anche due accumulatori del peso si sessanta chili l'uno, tre barche di settanta chilogrammi ciascuna: il bravo Cagna ci si fratturò una mano; e, se non andò a finire egli stesso sul *pack*, senza paracadute, fu solo grazie alla sua robustezza e agilità, al suo sangue freddo!

Siamo arrivati con rapidità insperata alla tappa lontana; siamo riusciti nel cómpito riconosciuto piú arduo: trovare la « Tenda » (che era biancastra, non rossa); abbiamo abbondantemente riforniti i naufraghi, che altrimenti sarebbero periti prima dell'arrivo del rompighiaccio.

Ma la nostra ansia di soccorrere non è valsa a salvare Pontremoli, Lago, Arduino, Caratti, Ciocca, Alessandrini; che invano cercammo, pei quali invano portammo, con le nostre ali fraterne, gli indumenti e le vettovaglie: perché c'è qualcosa contro cui non vale la perizia, non serve aver fatto del rischio un'aspirazione e un'abitudine,



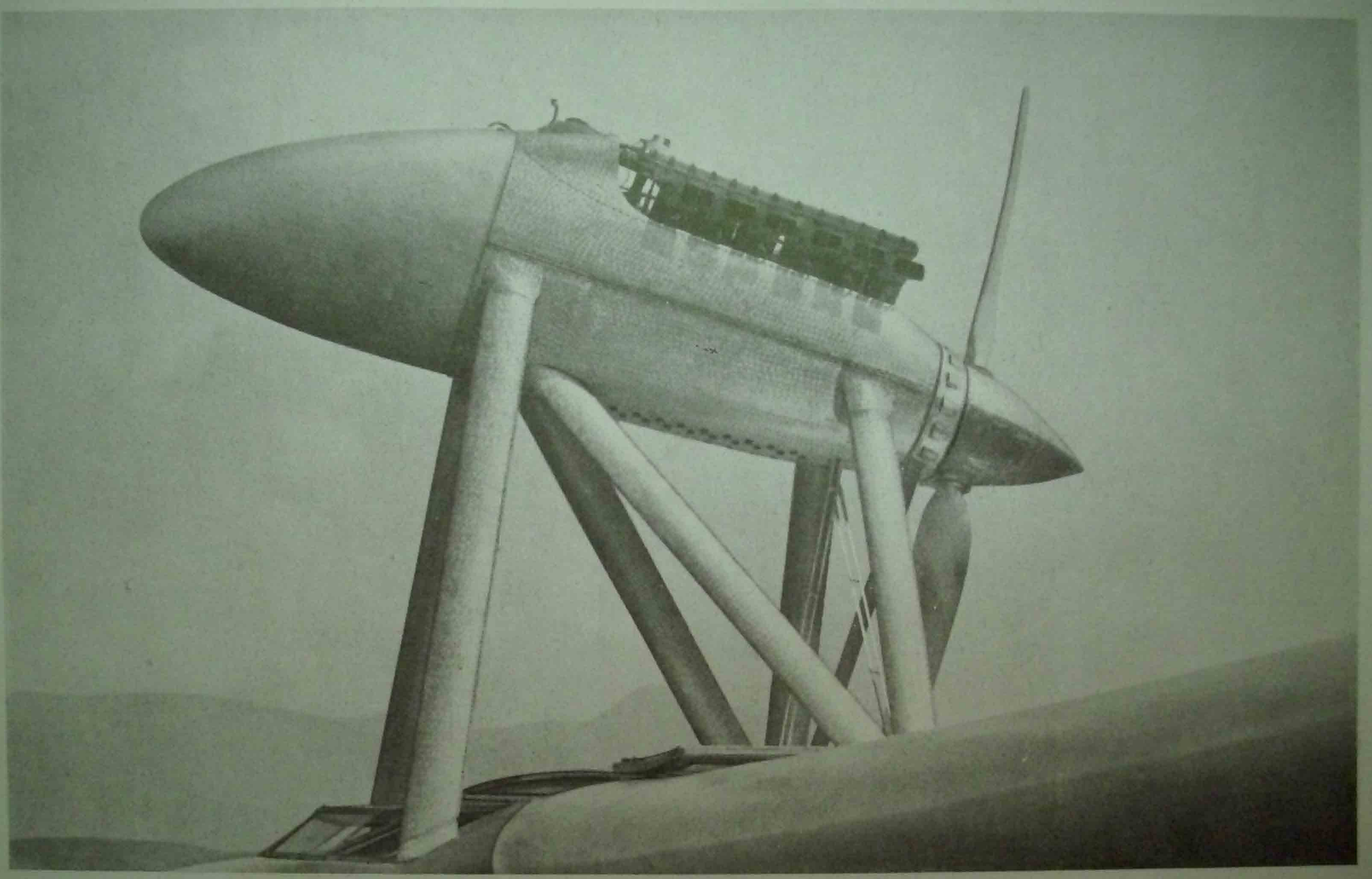
70. Venezia, 1928 - VI. - S. M. il Re passa in rivista le Squadriglie Maddalena.

71. Venezia, 1928 VI - Il comandante Maddalena illustra al Sovrano le caratteristiche di un idrovolante da ricognizione.

al comandante
Umberto Maddalena,
che ha vittoriosamente portato l'ala
d'Italia nei cieli
dell'Artico, con
sincera ammirazione,
e con un fervido
augurio per la
più grande impresa.
affettuosi/amenti
Italo B.lbo

72. Roma, 20 agosto. VIII°

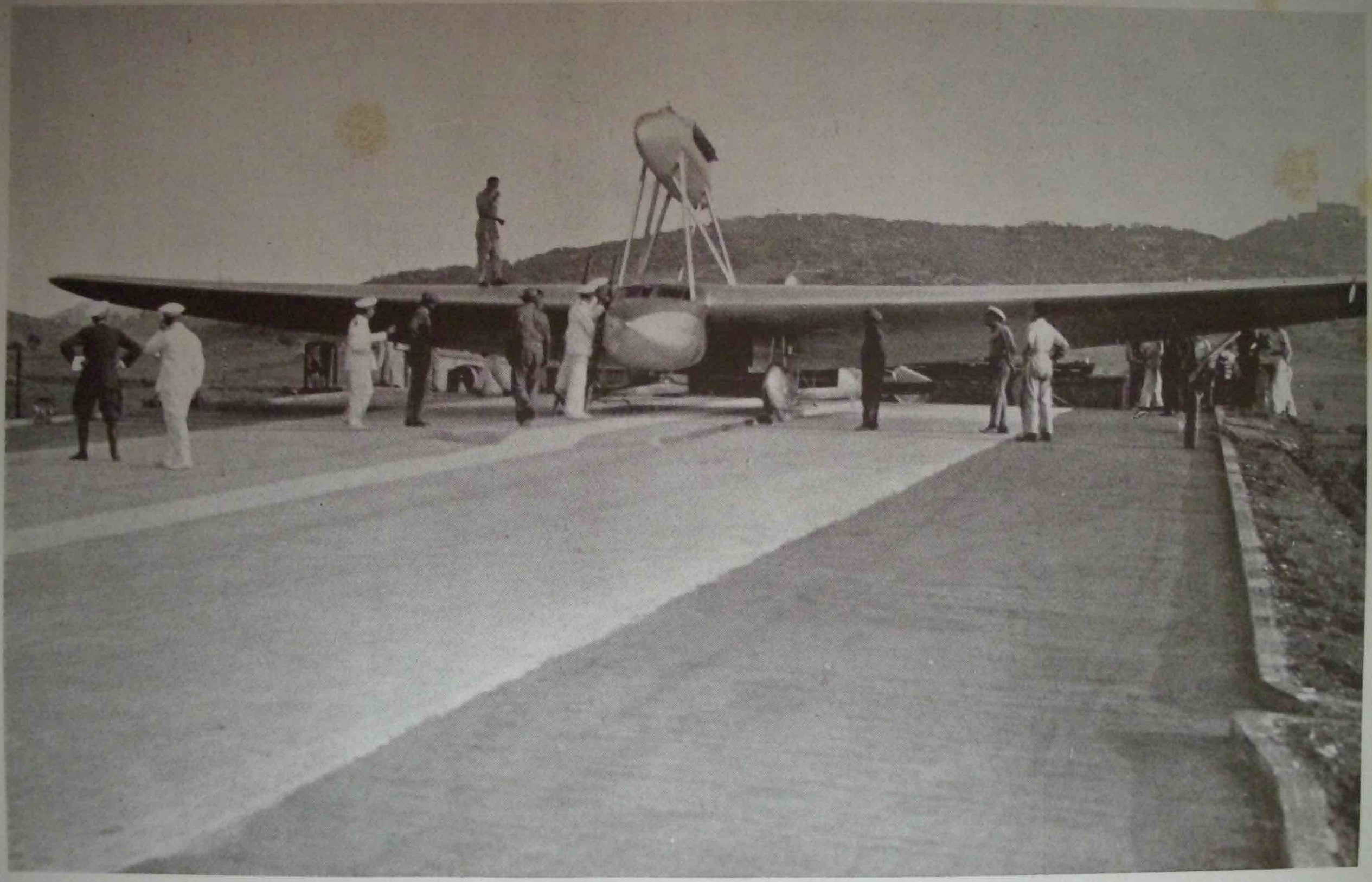
73. L' *S. 64 bis*, viene ricondotto nel suo ricovero, al Campo di Montecelio.



74. La caratteristica « incasottatura », a forma di massima penetrazione, del motore.

75. S. E. Balbo, Ministro dell'Aeronautica, tra il tenente Cecconi e il comandante Maddalena, all'Aeroporto di Montecelio.

76. Il tenente A. A. Fausto Cecconi.



77. L' *S. 64 bis* agganciato al sommo della pista di lancio, pronto per il « via ».

contro cui l'abnegazione non conta: qualcosa che si chiama *impossibilità*.

Penzo non è tornato.

Perito, col tenente Crosio e il maresciallo Della Gatta, nelle acque del Rodano, quasi alla soglia della Patria. Sempre il piú faceto, aveva lassú un vago presentimento di sciagura. Mi ricordava spesso quella volta in cui la neve ci aveva « succhiati », sullo Spluga; pensava che i ghiacci dovessero ripetergli lo scherzo. Invece « lo scherzo », tragico, glielo fece il fiume: andò a cozzare, mentre si disponeva ad un ammaramento di fortuna sul Rodano, contro i fili ad alta tensione.

Amundsen, Guilbaud, De Cuverville, Dietrichson, Brazy, Vallette, si sono perduti nel Mare di Barents, nella nostra scia.

Degli eroismi; delle vittime.

Poi, una sarabanda di parole.

Ed un giudizio sui *fatti*, formulato da una Commissione d'indagini nominata per ordine di S. E. Benito Mussolini, Capo del Governo, con l'incarico di pronunciarsi anche sullo svolgimento deli' opera di salvataggio.

La Commissione « in oltre sessanta sedute, ha esaminato tutti i documenti di cui è venuta in possesso — pratiche e rapporti ufficiali, telegrammi, pubblicazioni italiane ed estere — ed ha interrogati tutti i superstiti del dirigibile " Italia ", le principali persone che si sono occupate delle opere di salvataggio, e le Autorità, i tecnici e i giornalisti che ha ritenuto potessero contribuire

all'accertamento della verità dei fatti. Né ha mancato di chiamare a deporre, sempre accompagnati da un Addetto della rispettiva Legazione, alcuni testi esteri... » approvando poi all'unanimità la sua relazione.

Soldato, non ho che da prenderne atto.

*

La Commissione ha dichiarato che le opere di soccorso « sono state rapidamente organizzate e lodevolmente dirette dal Comandante della "Città di Milano", capitano di fregata Romagna Manoia, nei confronti del quale si è cosí pronunciata:

« *Capitano di fregata Romagna Manoia:*

« Comandante della R. Nave " Città di Milano ", nave base allo Spitzberg della spedizione polare, in condizioni particolarmente difficili dimostrò sempre ottime qualità tecniche, provvedendo ad ogni emergenza. Diresse le operazioni di soccorso, dal momento della catastrofe fino alle ultime ricerche, con intelligenza e con grande attività. Con chiara intuizione segnalò tempestivamente i mezzi da approntare, mentre disponeva con energia e celerità tutti quelli a sua disposizione. Pronto ed esatto esecutore degli ordini che gli vennero impartiti dal Ministero della Marina, seppe ottenere, nella complessa opera di soccorso, il massimo rendimento dai mezzi radiotelegrafici, marittimi, aerei e terrestri opportunamente impiegati ».

L'opera degli aviatori italiani è cosí definita nella parte della relazione concernente l'organizzazione ed i risultati dell'opera di soccorso:

« Gli aviatori italiani si sono tutti prodigati piú di quanto poteva essere loro richiesto, dimostrando abnegazione, perizia, audacia, resistenza non comune.

« Gli apparecchi italiani infatti sono quelli che hanno compiuti i piú lunghi e rischiosi percorsi. Provenivano in volo dall'Italia; hanno attraversato in volo il Mare di Barents; ogni esplorazione da essi compiuta sulla Tenda Rossa importava percorsi di circa 1.200 chilometri, quasi totalmente sui ghiacci; percorsi che non sono stati compiuti da nessun altro aviatore straniero. Hanno, per primi, aiutati dalla radio, scoperto la Tenda, ed hanno reso possibile agli altri aviatori di individuarla, fornendola di bandiere e di mezzi per fumate di segnalazione. I rifornimenti lanciati furono tanto abbondanti che il giorno del recupero del gruppo Viglieri vi erano alla Tenda viveri per due mesi (chilogrammi 100, di cui 70 di "pemmican"); per modo che, anche tenuto conto del rifornimento dei viveri fatto dagli svedesi, non si può non riconoscere che i rifornimenti italiani furono piú che sufficienti per l'attesa dell'arrivo del "Krassin"».

Quanto alle ricerche dell'involucro del dirigibile, la relazione, dopo aver rilevato che la direzione in cui esso scomparve fu precisata da Umberto Nobile solo al suo giungere a bordo della « Città di Milano », e soltanto allora egli fece anche noto il particolare della fumata « cir-

costanza questa che lasciava supporre che l'involucro si fosse incendiato, cosí che, a parte le predette considerazioni sulla deriva, questo nuovo particolare evidentemente doveva indurre i responsabili delle opere di soccorso ad agire con ogni prudenza, secondo un evidente ragionamento logico », prosegue:

« Comunque, appena le condizioni del tempo sembrarono favorevoli, cioè il 1° luglio, furono inviati in esplorazione esclusivamente dell'involucro i due nostri idrovolanti ed il grande trimotore svedese. Però l'esplorazione fu frustrata da un fitto banco di nebbia, che impedí di individuare la Tenda, che era il punto di riferimento. Questo è stato l'ultimo volo di ricerche che poteva essere richiesto a quegli apparecchi, date le condizioni dei motori, prima di procedere alla loro verifica o sostituzione.

« Da questo momento le condizioni atmosferiche, e specialmente le frequenti nebbie, impedirono ulteriori tentativi di ricerche aeree da basi lontane, mentre proprio il 30 giugno il "Krassin" era già prossimo al luogo del disastro, e quindi di là poteva far eseguire con piena sicurezza piccoli voli al suo grande trimotore: questo però, purtroppo, al primo volo fu costretto, appunto per la nebbia, ad un atterraggio di fortuna, che gli impedí, dopo, ogni altro volo. »

Il capitolo della relazione che esamina *I soccorsi aerei italiani* è formulato nei seguenti termini:

« Il 18 giugno alle ore 2,30 giunse in volo, da Vadsoe,

alla Baia del Re, l'apparecchio *S. 55*, pilotato da Maddalena.

« Il 20 giugno giunse, pure in volo, da Tromsoe, l'aeroplano *Marina 11*, pilotato da Penzo, insieme col trimotore svedese *Uppland*.

« È da notare che l'*S. 55* aveva già tentato due volte, il 14 e il 15 giugno, di partire da Vadsoe, ma non vi era riuscito a causa del mare grosso; che la sera del 16, essendo riuscito a decollare, aveva compiuto 5 ore di volo, ma era stato costretto a ritornare indietro dal mal tempo: e che il giorno 18 era stato, per un guasto alle candele, costretto ad ammarare presso l'Isola degli Orsi, ed a ripartire in condizioni difficili, non solo per le avverse condizioni meteorologiche, ma anche per la risacca e per la presenza di moltissime procellarie volteggianti attorno all'apparecchio. Ed è anche da notare che nello stesso giorno il *Latham 47*, con Amundsen, partito quasi alla stessa ora dell'*S 55* da Tromsoe, scomparve in mare, forse negli stessi paraggi dove Maddalena fu costretto ad ammarare.

« Il 19 giugno, alle 5,30, Maddalena, che appena giunto il giorno innanzi alla Baia del Re s'era preparato a volare alla ricerca del Generale Nobile, il quale chiedeva insistentemente che si facesse presto, esegue, nel mattino, la sua prima esplorazione.

« Ha compiuto un percorso di 250 miglia marine, le quali, se si considerano i giri fatti sul posto per distinguere la Tenda, salgono ad almeno 300; ed altrettante

per il ritorno; un percorso, cioè, di 1.100-1.200 chilometri, che nessun aviatore straniero ha mai fatto. Questo primo volo però non ha successo.

« Il 20 giugno si ha la seconda esplorazione di Maddalena che, guidato dalla radio, scopre la Tenda Rossa e lancia rilevante materiale.

« Il 21 il tempo cattivo impedisce di volare.

« Il 22 ripartono Maddalena e Penzo e navigano di conserva seguendo un identico percorso. Vengono lanciati altri rifornimenti.

« Il 23 giugno il Comando della "Città di Milano" offre al Governatore delle Svalbard il *Marina 11* per un volo di ricerca del *Latham*; Penzo vola fino a 50 miglia a sud della punta meridionale dello Spitzberg, ed esplora una larga zona di mare su di un percorso di 800 chilometri.

« Il 24 giugno l'*S. 55*, il *Marina 11* e l'*Uppland* si recano alla Baia Virgo, precedendo la « Città di Milano ».

« Il 1° luglio questi grandi apparecchi tentano la ricerca dell'involucro, partendo dalla Baia Virgo; ma, sorpresi a Capo Leigh Smith da un fitto banco di nebbia, sono costretti a ritornare, con un percorso di oltre 800 chilometri.

« Ma la fonda alla Baia Virgo è dannosa ai grandi apparecchi; il mare costantemente agitato sottopone a grande tormento la incastellatura dei motori; i galleggianti stessi non sono piú nelle condizioni stagne necessarie, e l'ormeggio ai gavitelli non è sicuro. I motori,

d'altra parte, hanno 82 ore di volo, e sono stati forzati moltissimo, tanto da rendere necessaria la verifica di essi e la loro sostituzione. Erano infatti in viaggio dall'Italia i motori di ricambio, tempestivamente chiesti, e era stato deciso di procedere a questo lavoro alla Baia del Re.

« Il 7 luglio i due apparecchi italiani tornano da Virgo alla Baia del Re, quando già il 5 luglio il trimotore svedese e l'apparecchio finlandese erano andati a Hinlopen a raggiungere la base svedese.

« Il 12 luglio, eseguite le rettifiche e le riparazioni, gli apparecchi, nuovamente in efficienza, vengono approntati per partire l'indomani per un nuovo volo alla ricerca dell'involucro, approfittando della presenza del "Krassin" nelle acque dove trovavasi la Tenda. Ma da Roma giunge l'ordine circa il rimpatrio dei naufraghi e il divieto per l'uso dei grandi apparecchi.

« Il tempo intanto peggiora rapidamente: grandi nebbia, pioggie e nevicate rendono stentato il ritorno del "Krassin".

« Perciò si rinuncia ad ulteriore impiego.

« I due aeroplani italiani restano quindi alla Baia del Re, insieme col trimotore russo, fino al ritorno della "Città di Milano" da Narwik (8 agosto), e poi vengono rinviati in Norvegia a mezzo di un piroscafo carbonaio.

« Il 16 agosto i due apparecchi *M. 18*, portati da Narwik a bordo della "Città di Milano", montati, approntati e collaudati in pochi giorni, partono a bordo del "Braganza" per un'eplorazione lungo la Terra di Nord-Est.

Ma la stagione avanzata, con frequenti nebbie e con violente burrasche da nord, ostacola l'esplorazione aerea.

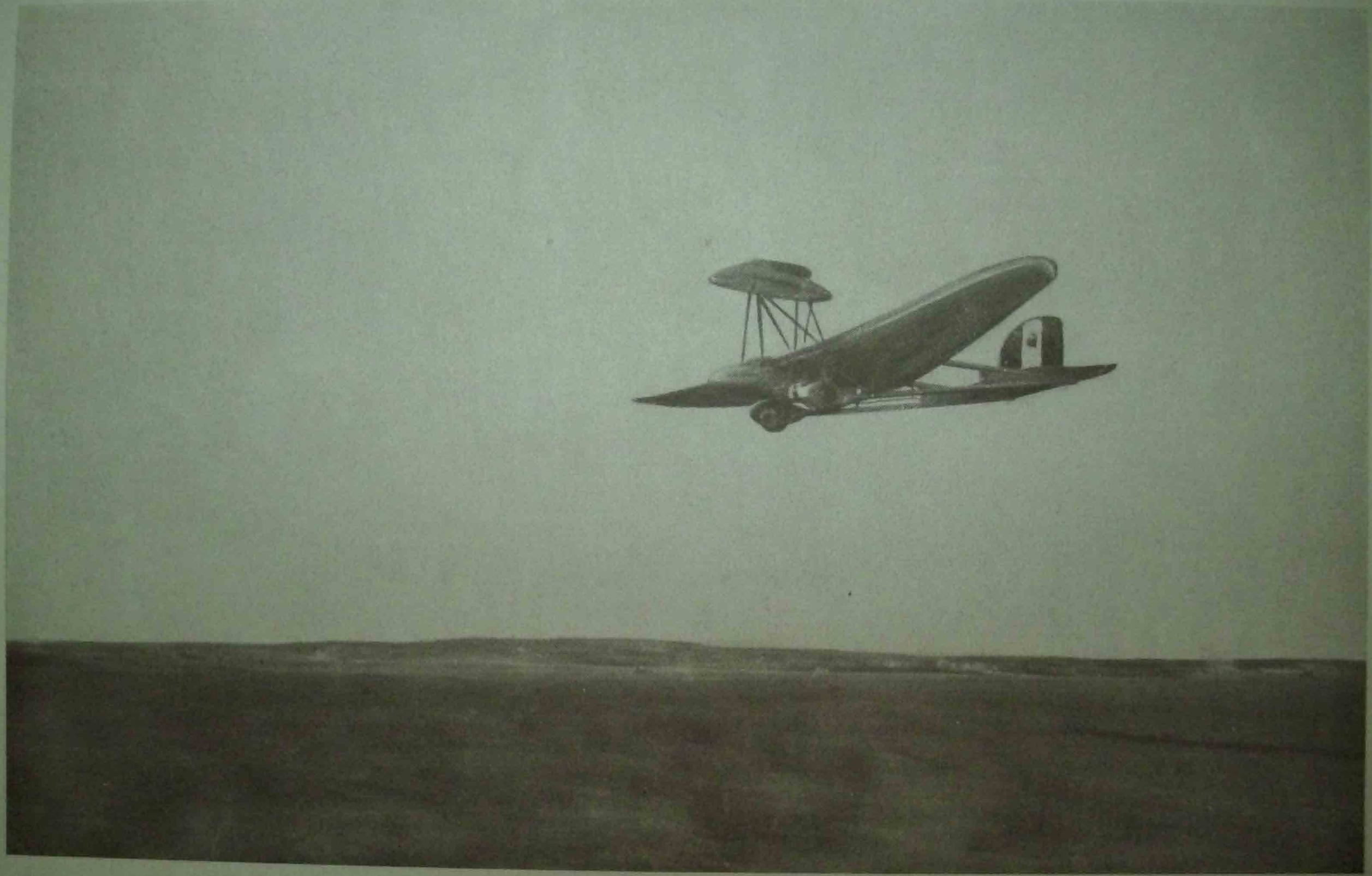
« Il 19 agosto i due *M. 18* esplorano le Sette Isole.

« Il 21 si apprestano ad esplorare la Terra di Gilles, ma il "Braganza" è costretto a cercare ridosso all'Isola Grande. I ghiacci che cadono dall'alberatura perforano in numerosi punti le ali degli apparecchi. Il "Braganza" riesce a stento a trovare una via di ritorno alla Baia del Re; dopo vani tentativi verso sud, riesce ad aprirsi un passaggio attraverso lo Stretto di Hinlopen, e a ritornare alla Baia del Re la notte del 3 settembre.

« È da aggiungere che un altro apparecchio italiano, il *Marina 1*, pilotato da Ravazzoni, ha contribuito alle ricerche dei naufraghi, destinato però esclusivamente alle ricerche del *Latham*, per le quali il *Marina 1* aveva già eseguito un volo il 23 giugno. Ravazzoni giunge a Tromsoe il 23 giugno, e vi rimane oltre un mese, compiendo ricognizioni sulle coste nord della Norvegia, fino all'Isola degli Orsi, sempre in contatto coll'Ammiraglio francese dello "Strasbourg" che eseguiva crociere nel Mare di Barents. Queste esplorazioni aeree, come le marittime, purtroppo furono infruttuose. »

*

La Commissione di indagini, che ne aveva avuto incarico dal Ministro dell'Aeronautica S. E. Balbo, a lavori ultimati ha poi formulato, fra gli altri, i seguenti giudizi:



78. Un passaggio sopra il Campo di Montecelio, a bassa quota, del grande monoplano.

79. La fotografia della mamma che ha accompagnato Umberto Maddalena in tutti i suoi voli.

« *Capitano A. A. Ravazzoni - Capitano A. A. Baldini:*

« Organizzavano e conducevano a termine una difficilissima missione aerea di soccorso della spedizione di Amundsen nel Mare di Barents, eseguendo lunghe e numerose ricerche in volo sui mari deserti in difficili condizioni meteorologiche, dando esempio di grande ardimento e spirito di altruismo, suscitando ammirazione unanime nei tecnici e tenendo alto il prestigio dell'ala italiana.

« Rientravano in volo in Italia a missione ultimata: esempio di valore cosciente e di modestia encomiabile ».

« *Maggiore A. A. Penzo - Tenente A. A. Crosio - Maresciallo III^a classe R. T. Della Gatta:*

« *Splendido esempio di generoso spirito di altruismo, riuscivano ad organizzare e condurre a termine, prodigandosi al di là di ogni dovere, una spedizione aerea dall'Italia alla Baia del Re per i soccorsi ai naufraghi del dirigibile « Italia », riuscendo, in numerose missioni di volo, a rifornire i naufraghi, e dando prova di eccellenti qualità di ardimento e di perizia aeronautica.*

« *Perdevano gloriosamente la vita al ritorno da tale missione, nell'adempimento del loro dovere* ».

« *Maggiore A. A. Maddalena - Tenente A. A. Cagna:*

« Con sagace ardimento ed alto spirito di altruismo riuscivano in breve tempo ad organizzare ed a condurre a termine la prima spedizione aerea dall'Italia alla Baia

del Re, percorrendo per la prima volta in volo il Mare di Barents. Riuscivano per i primi ad individuare i naufraghi del dirigibile *Italia* sul *pack*, portando loro i primi rifornimenti in volo e quindi assicurando la salvezza di tali naufraghi, i quali mercé le provviste e i mezzi per segnalazioni da loro gettati potevano resistere ed essere successivamente individuati e riforniti anche da altri apparecchi stranieri.

« Splendido esempio di abilità, di spirito di sacrificio e di modestia, si profondevano per riuscire nella loro missione al di là del loro dovere, rischiando ripetutamente la vita ».

*

La parentesi è chiusa.

XVIII

ALLE PRESE COL «TERRESTRE»

Star tranquilli è scomodo.

Sua Eccellenza Italo Balbo, organizzatore ed animatore della nostra Aviazione civile e militare, il quale passa in volo le sue *vacanze*, lo sa.

Giovane, dinamico, fulvo, aitante, col pizzo alla moschettiera e lo sguardo vividissimo, pare stampato apposta per incitare, sopratutto con l'esempio, a quanto richiede vigoria, entusiasmo, tenacia, ardire.

Un bel giorno di maggio del 1929, chiamatomi a Roma da Milano, dove rischiavo di diventar sedentario per dovere d'ufficio, mi disse:

— Abbiamo a Montecelio un aeroplano uguale a quello usato lo scorso anno da Ferrarin e Del Prete, con un nuovo tipo di elica, a passo variabile, che consente una maggiore autonomia. Intendiamo servircene per tentare di battere — intanto — il *record* di durata in volo senza rifornimento, toltoci dai Tedeschi, e quello di distanza in circuito chiuso, ancor nostro; perché non bisogna dormire sugli allori. Si sente lei di accingersi a queste imprese?

Naturalmente, risposi di sí, entusiasta e grato.

Idrovolantista, pur avendo, quando me n'era capitata

l'occasione, pilotati anche diversi aeroplani, non avevo, coi « terrestri », troppa dimestichezza. In una quindicina di giorni, volando su apparecchi da turismo, da ricognizione, da caccia e da bombardamento, potei sentirmi sicuro con ogni tipo di aeroplano. Nonostante il collega Arturo Ferrarin e i tecnici mi prospettassero speciali difficoltà, mi pareva relativamente facile intendermela anche col grande « S. 64 bis », date le sue caratteristiche, che lo avvicinano assai ad un idrovolante. Esso infatti, disegnato dall'ingegnere Marchetti, progettista di tanti nostri ammiratissimi velivoli marini, e costruito nelle officine della « S. I. A. I. » a Sesto Calende, poco si discosta, nella cellula, dai nostri piú recenti tipi di idrovolanti.

Fin dalla prima partenza con l'« S. 64 bis » mi convinsi che effettivamente non c'era motivo perché non andassimo d'accordo.

*

Naturalmente, dal saper pilotare il grande apparecchio, sempre ben custodito nel suo speciale, vasto capannone posto in fondo al Campo sperimentale di Montecelio, e dal quale gl'indiscreti erano tenuti rigorosamente lontani, al riuscire a fargli battere dei « records », moltissimo ci correva.

Gli ambitissimi e contesissimi primati mondiali assoluti ai quali dovevo prepararmi a dar l'assalto erano:

Durata in volo senza rifornimento: 65.25' — stabi-

lito, nell'estate 1928, dai piloti tedeschi Ristics e Zimmermann, i quali, preoccupati solo di restare in aria il maggior tempo possibile — quindi col minor consumo di benzina, anche a scapito della distanza percorsa — erano riusciti a battere il « record » (58.43") stabilito qualche mese innanzi dal compianto maggiore Carlo Del Prete e da Arturo Ferrarin, i quali avevano avuto di mira di battere contemporaneamente anche il « record » di distanza in circuito chiuso;

Distanza in circuito chiuso: 7.666 chilometri — stabilito dagli stessi Ferrarin e Del Prete il 2 giugno 1928 sul circuito Montecelio - Faro di Anzio - Torre Flavia, e allora ancora imbattuto.

Completiamo la presentazione del *mezzo* posto a mia disposizione:

Savoia 64 bis — Ideatore ing. Marchetti, costruttrice Società Idrovolanti Alta Italia. Monomotore. Castello motore sopraelevato; le travi di coda fanno da sostegno all'impennaggio. Cabina chiusa, in parte ricavata nello spessore dell'ala, e nella quale, oltre i due posti di guida, l'uno a lato dell'altro, si trova una cuccetta istallata dietro il pilota di destra, e sono ricavati i ripostigli, collocati gli strumenti in doppia serie, tubatura eccetera. Ala monoplana in sbalzo, a profilo vario semispesso alle estremità e spesso al centro, nella quale sono sistemati i ventisette serbatoi per la benzina.

In complesso, un gabbiano di ventun metri e mezzo di apertura alare.

Motore: « Fiat A. 22 T », 550 cavalli, al quale è stata apportata qualche modifica, intesa sopratutto ad aumentare il numero dei giri, per ottenere la forza necessaria a *strappare* e sostenere l'apparecchio sovraccarico.

Peculiare dell'« S. 64 bis » è, poi, l'elica: metallica, a passo variabile elicoidale, brevetto dell'ing. Marchetti. Essa dà la possibilità di sfruttare in decollaggio la massima potenza del motore, ed anche quella di ridurre, in volo, il consumo, pur aumentando la velocità del velivolo. Consente pertanto un non trascurabile risparmio di carburante, ed un aumento del carico di benzina trasportato, reso possibile anche dall'allungamento di qualche centinaio di metri della pista di lancio.

Un'altra presentazione: il giovane che sono lietissimo di aver scelto a collaboratore e compagno di volo:

Tenente A. A. Fausto Cecconi, di Monterotondo: venticinque anni; ottimo pilota, intelligente, robusto, entusiasta, classificatosi sempre il migliore, per la condotta come per lo studio, nell'educazione fisica quanto nel pilotaggio, fra gli allievi del Corso *Aquila*, il primo di quelli regolari tenutisi a Caserta.

Degnissimo esponente, dunque, della balda schiera dei nostri giovanissimi ufficiali aviatori, usciti dall'Accademia Aeronautica dopo tre anni di studio, di volo, di accuratissima preparazione anche fisica e spirituale. Il tenente Cecconi gode l'ambita fiducia di S. E. Balbo, il quale, uso ad interessarsi personalmente anche degli aquilotti, lo conosce fin da quand'egli era allievo, e lo

chiamò a partecipare al bel volo svoltosi sotto la sua direzione, e che, nel 1928, portò dodici nostri apparecchi, attraverso notevoli avversità atmosferiche, da Roma a Londra in nove ore.

★

Io mi stabilii al Campo di Centocelle, Cecconi a quello di Montecelio; e cominciammo a lavorare con lena.

Gradualmente ci allenammo a pilotare a lungo il pesante velivolo, alle partenze ed agli atterramenti sulla pista in asfalto; pigliammo dimestichezza con i molti strumenti e le numerose leve e manovelle situate in cabina; compimmo una serie di prove per esperimentare l'impiego ed il rendimento dell'elica, e stabilire il « passo » piú opportuno alle diverse quote e coi differenti carichi, onde poterla regolare sempre, in volo, nel modo piú conveniente.

Dalle partenze con l'apparecchio scarico passammo a quelle con carico progressivamente aumentato, cosí da giungere, dai tremila chilogrammi iniziali, ai decolli con un peso complessivo di settemiladuecento chilogrammi.

Oltre alle prove di salita e di velocità coi diversi carichi, di quota massima raggiungibile, ogni volo, anche di breve durata, ci consentí utili esperimenti sul comportamento dell'aeroplano, dell'elica, degli strumenti, il preciso controllo dei quali era ottenuto mediante indi-

catori appositamente tarati (barografo, termografo, contagiri registratore) che venivano ogni volta sistemati sull'apparecchio.

Pervenimmo cosí a conoscere esattamente la quota massima raggiungibile coi vari carichi, la velocità e il consumo corrispondente ad ogni regime di motore ed a tutte le variazioni nel passo dell'elica.

Per i primi voli partimmo dalla pista in piano; successivamente l'apparecchio venne collocato ad una pendenza sempre maggiore, fin che ci portammo al sommo della pista, e potemmo servirci dello sgancio automatico, — azionato elettricamente da bordo — che consente di iniziare il rullaggio col motore a tutto regime.

Ogni volta veniva eseguita la misurazione della lunghezza del tratto di pista percorso prima che il velivolo si sollevasse, ed il cronometraggio dei tempi di rullaggio e di salita, sicché giungemmo a conoscere in precedenza rincorsa e tempi necessari ad inalzarci, e per raggiungere le differenti quote. Ci preoccupammo anche del fatto che l'« S. 64 » deve atterrare a forte velocità; eseguimmo delle prove delimitando il campo con ostacoli rappresentati da palloncini trattenuti da un filo ad altezze varianti fra i cinque e i venticinque metri, e ci convincemmo che, con l'apparecchio scarico, avremmo potuto scendere in qualsiasi normale campo di aviazione.

Molte cure dedicammo agli strumenti. Prima di procedere alla loro sistemazione a bordo dell'« S. 64 bis »

li controllammo tutti minuziosamente su altri velivoli.

Gli esperimenti ci diedero sempre risultati soddisfacenti; non ci occorse alcun incidente.

Nell'autunno dello stesso anno 1929, tutto era pronto.

XIX

SESSANTASETTE ORE IN VOLO

C'è chi l'azzecca, e chi la spunta.

Come s'è visto, io non ho l'esordio felice. La prima enunciazione dei miei propositi male accolta dal genitore; visceri in convulsione al primo contatto con l'acqua; primo imbarco senza il becco d'un quattrino: in galera al primo approdo, per via della serenata; la carriera militare iniziata come disertore; esordio bellico (nella ricognizione): non vedo che nubi, pioggia, saette; la prima volta, la Tenda Rossa non c'è mezzo di trovarla...

Dio vede e provvede.

E m'ha fatto testone.

La prima volta che io e Cecconi siamo andati su, col proposito di restare per aria un bel pezzo, dovemmo interrompere il tentativo dopo nove ore di volo, per un lieve difetto di carburazione.

Peccato, perché ci avevano proprio garantiti un paio di giorni di buon tempo.

Difatti, come fummo scesi, si scatenò l'uragano. E giú grandine, fitta, grossa. Pareva una sassaiola. Evidentemente, il cielo s'era preparato a linciarci, se non l'avessimo smessa.

Ritentammo, naturalmente.

E naturalmente il tempo ci rimanifestò il suo malumore. Non ci *mandò giú*, perché stavamo molto accorti a rigirarcela, a rispondere con appropriati colpi di alettoni alle sberle che ci dava il vento, per significarci che non gli garbava punto gli tagliassimo la strada. Quasi fossimo stati noi a dargli appuntamento sul Circuito!

In uno dei successivi tentativi, tenemmo duro per quarantaquattro ore, nella speranza che alla fine il tempo si commovesse per tanta buona volontà, e la finisse di frapporci intralci al volo. Nemmeno per sogno. Le condizioni atmosferiche permanevano avverse, il consumo di benzina troppo elevato; la possibilità di reggerci in volo tanto da battere il *record* era ormai esclusa.

Non ci restò che scendere.

Piú minchioni di prima, naturalmente.

Perché, quando s'insegue un *record*, se non si riesce a chiapparlo, è una corbellatura. Meglio andarsi a nascondere.

Dopo quelle quarantaquattro ore filate di volo, particolarmente faticoso appunto perché avversate dagli elementi, me n'andai a Roma, mi rifugiai all'« Apollo ».

Credo che il « Varietà » si proponga appunto di farci dimenticare per un'ora le svariate scocciature della vita.

Primo « numero »: Divetta: *cappella* del palcoscenico.

Poverina: la mandano allo sbaraglio, con l'abituccio rosa e le ginocchia nude, contro la sala ancora semideserta, « fredda » ; lei, inesperta ; e che, comparendo alla

ribalta, ha dovuto confessare « io sono quella che conta meno, nel programma ». Perché qui, come nella Valle di Giosafatte, le « prime » sono le ultime.

Ecco: dicono che partire sia un po' morire. Esagerati! Però, decollare con un carico di settantadue quintali, disponendo di poco piú di cinquecento cavalli di forza, è un tantino rischiare. Il mio valoroso predecessore, Arturo Ferrarin, ha scritto che nessuno potrà mai immaginare quello che è passato per la sua mente e per quella di Del Prete mentre superavano a pieno carico il terrificante ostacolo delle linee elettriche ad alta tensione, subito dopo il decollo. Io e Cecconi lo immaginiamo perfettamente. Provato svariate volte. Provata e riprovata anche la preoccupazione delle prime ore di volo, con l'apparecchio greve da manovrare, il pericolo rappresentato dalla bassa quota a cui ci si deve tenere, dalla difficoltà di liberarci del troppo carico di benzina in caso d'accidente.

Ma, per quanto faccia la spiritosa, quella canzonettista mi pare stia peggio di noi al disopra dei fili. Sembra me sul « Leone », tant'anni fa, tra il sí e il no del mal di mare, del restare o del tagliare la corda.

Altri « numeri ». Il tenore: ha dei dispiaceri intimi: *Perciò io bevo tanto, e allegraamente caanto...*

All right. Non bisogna mai lasciarsi « abbacchiare ». Anche a me m'è andata stasera: col vento. Per ciò son venuto... all'osteria.

*

Adesso, però, vado a dormire.

Restammo in attesa di un po' di tempo buono, che coincidesse possibilmente col plenilunio. Contavamo sulla romantica « lanterna degli innamorati » per avere una migliore visibilità nelle quasi tre notti di volo, e perché dai posti di controllo a terra potessero piú facilmente individuarci al nostro passaggio.

L'attesa durò oltre tre mesi, costantemente caratterizzati dal tempo instabile, con commovente alternarsi delle piogge e dei venti. Nei giorni di luna piena, poi, piena orchestra di saette!

Certa sera, bighellonando per le suggestive viuzze d'uno dei piú vetusti quartieri di Roma, m'accadde di leggere, scolpite nel marmo, queste parole:

Se insisti e persisti, raggiungi e conquisti.

Scusi, parla con me?

Capita l'antifona.

Persistemmo a lavorare, a provare, serenamente, aiutati particolarmente dal consiglio intelligente e dall'assistenza preziosa del tenente colonnello del Genio Aeronautico Luigi Biondi, al quale era affidata tutta la parte prettamente tecnica dei *records*, la preparazione dei servizi a terra, eccetera.

Seguendo diuturnamente le nostre prove le quali, tra l'altro, costituirono la prima veramente importante esperienza intorno all'elica a passo variabile, il colon-

nello Biondi è pervenuto a raccogliere tanti studi, rilievi, note, diagrammi, da riempirne due volumi.

E non gli hanno neanche data la medaglia!

Passammo mesi e mesi senza sapere se avremmo potuto « andare su » l'indomani, o chissaquando; e tanto meno quali sorprese quest'altra volta ci avrebbe riservate l'atmosfera; umiliati di non poter finalmente dire al Ministro dell'Aeronautica, che ci aveva dimostrata tanta fiducia: — Eccellenza, è fatto.

Che santa pazienza!

Non ristavamo dall'interrogare il nostro Oracolo: ma il professor Eredia, anche piú esterrefatto e indispettito di noi davanti all'indisciplina delle stagioni e degli elementi, non poteva che mettersi una mano nei capelli, l'altra nella barba, e ripeterci che il bel tempo era in deplorevole ritardo, che v'era depressione...

Frattanto, erano trascorsi i mesi freddi, i migliori; ed il *record* di distanza in circuito chiuso, stabilito da Del Prete e Ferrarin in 7.666 chilometri, era stato migliorato dall'Asso francese Dieudonné Costes, il quale, avendo a compagno Codos, era riuscito a percorrere, sul circuito Nimes-Avignone-Narbona-Istres, 8.029 chilometri. Cosí l'impresa diventava ancor piú scorbutica, sopratutto per chi doveva, come noi, attaccare contemporaneamente i due *records*, dagli aviatori stranieri sempre fatti oggetto di prove distinte, dato che le condizioni chieste per « star su » il piú possibile, e per percorrere la distanza massima, sono pressoché antitetiche.

Anche a piedi, s'uno vuol resistere a camminare fin che gli riesce, deve sopratutto curare che il fiato non gli si mozzi; ma, se gli richiedete che contemporaneamente effettui il maggiore percorso possibile, deve pur preoccuparsi anche della velocità; allora, la faccenda si complica.

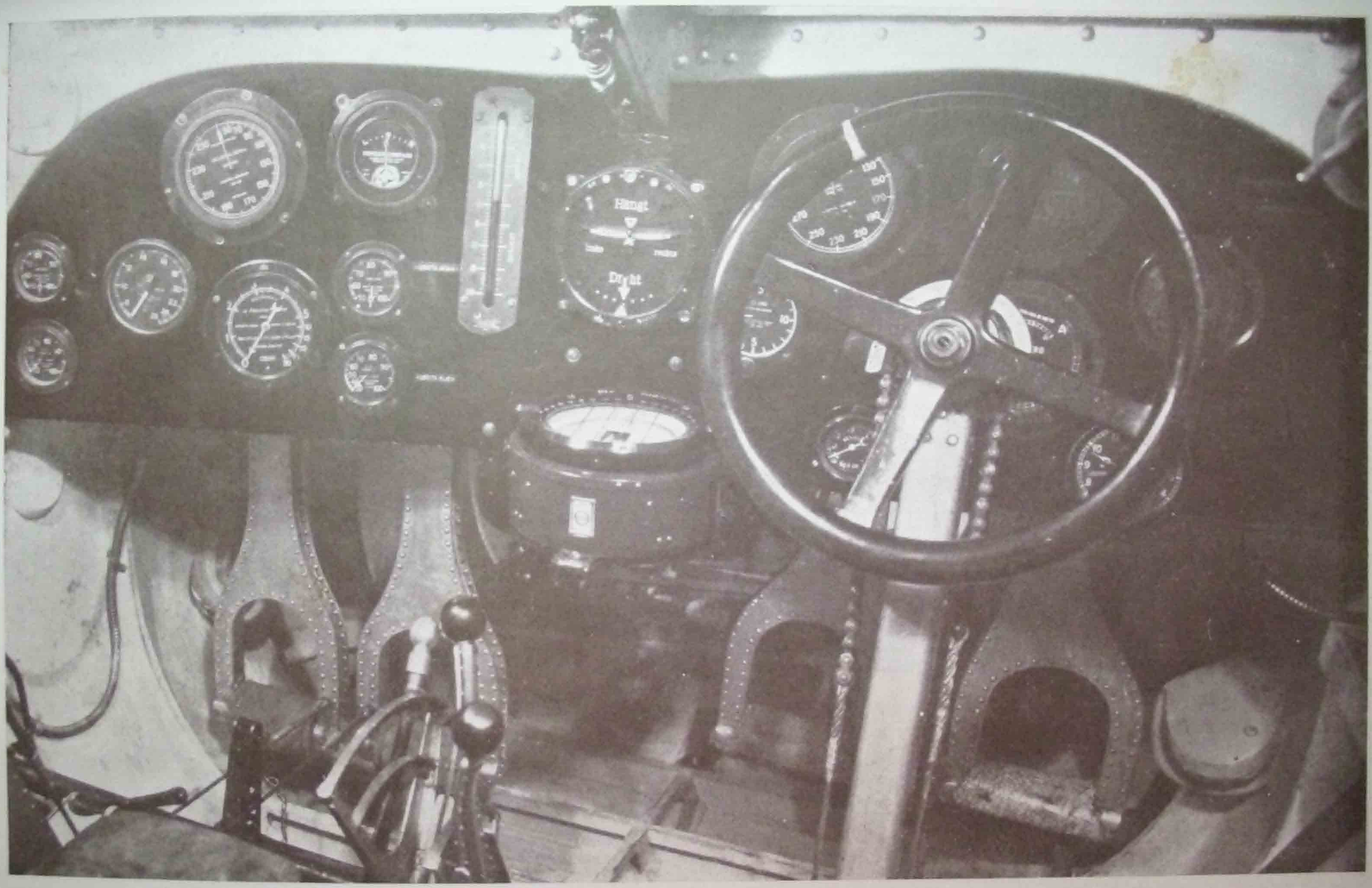
Se si vuole che il motore ci permetta, col carburante disponibile, di volare il maggior numero di ore, bisogna somministrargli la benzina con la massima parsimonia, per farla durare il piú a lungo possibile. Ma se, al tempo stesso, noi gli richiediamo di farci coprire il maggior numero di chilometri, bisogna non lesinare eccessivamente la benzina, se no il motore va troppo a rilento; ed anche l'aeroplano. Il conciliare la massima durata del volo con la massima distanza percorribile richiede dunque un accomodamento che, per quanto si faccia, non può non andare a scapito tanto della durata quanto della distanza.

*

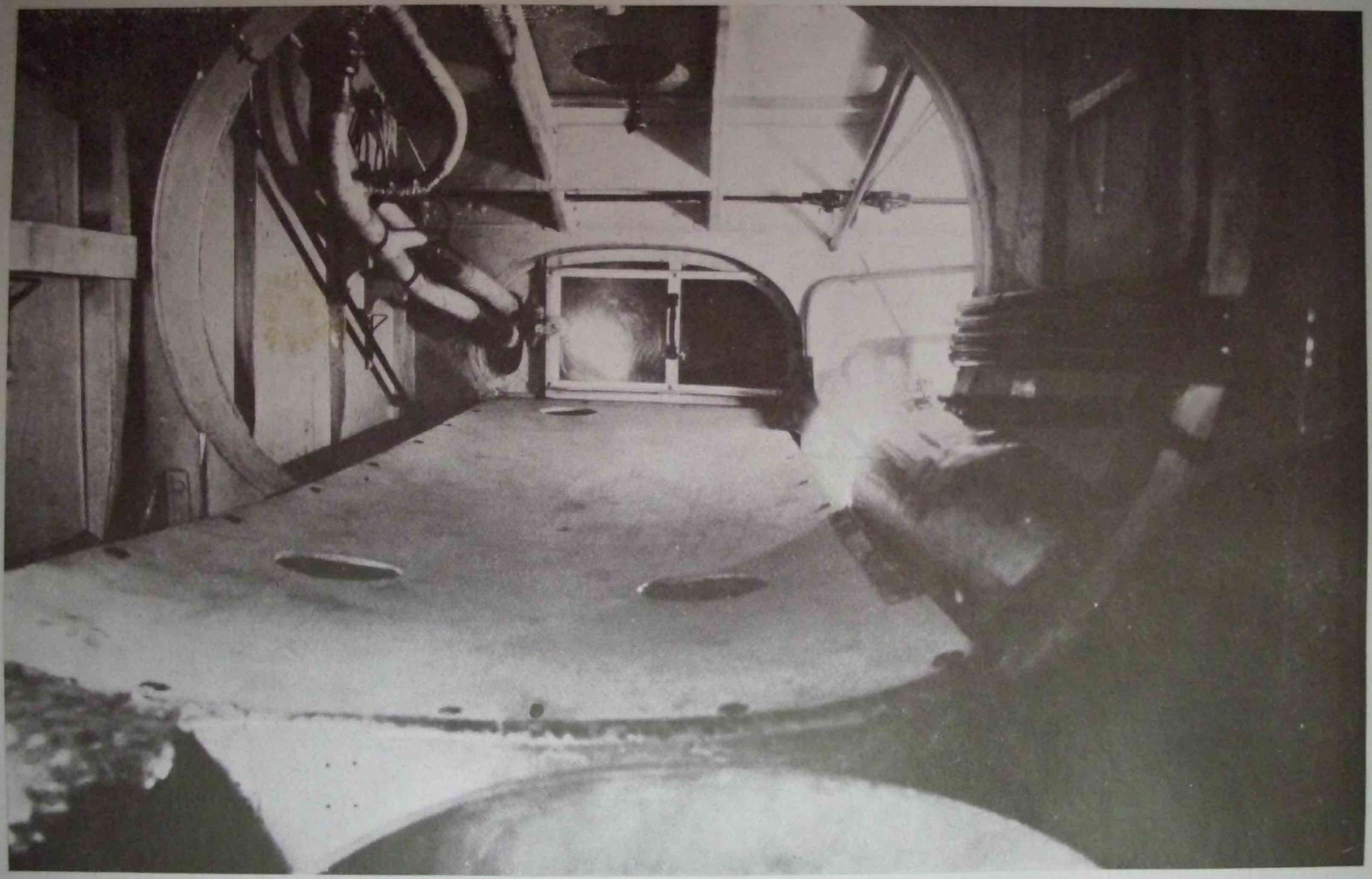
Per fortuna, non ci venne mai meno l'incoraggiamento di S. E. Balbo, il quale ad ogni dubbio seppe sempre opporre la sua gagliarda fede.

E, « passa un giorno, passa l'altro », venne anche il 29 maggio 1930.

Quel giorno, l'Oracolo di Montecelio ci rivelò che, volendo i Numi, le condizioni meteorologiche si pro-



80. L'interno della cabina dell' *S. 64 bis*, coi doppi comandi e gli strumenti di navigazione e di controllo.



81. La cuccetta posta alle spalle del pilota di destra. Tutt'attorno corrono le tubazioni della benzina, dell'olio, dell'acqua... ecc.

spettavano favorevoli alla riuscita del nostro tentativo. Peccato che la luna non sarebbe stata « piena » se non fra un paio di settimane.

Il professore Eredia allargò le braccia in un gesto quasi benedicente; e noi andammo a dormire.

Tanto, tutto era pronto, da un pezzo.

Avremmo dovuto pensare alle cibarie: polli, banane, grissini, formaggio, frutta; e al vino.

Ce ne guardammo bene.

Già troppe volte i nostri egregi colleghi s'erano satollati, alla Mensa ufficiali del Campo, con le vettovaglie che avremmo dovuto consumar noi, nel volo malauguratamente interrotto. E, naturalmente, mentre si pascevano, letteralmente, della nostra disavventura, anche ci sfottevano, gl'ingrati!

Poi, non saranno stati i commestibili a « menarci gramo », ma insomma non valeva la pena di compromettere i *records* per una fetta d'arrosto...

Come eravamo disposti a rinunciare alla luna, visto che non si sarebbe degnata di fare uno strappo alle sue consuetudini secolari per venirci ad illuminare le notti fatidiche, io e Cecconi convenimmo che — a meno di portarcelo vivo, perché nessuno potesse approfittarne se anche stavolta fossimo stati costretti a scendere prematuramente — avremmo rinunciato al pollo; e alle banane, al vino, ai grissini.

*

Il mattino del 30 — venerdí! — le condizioni atmosferiche permanevano promettenti. Ponemmo a bordo le sole provviste indispensabili: qualche *sandwich*, dell'acqua minerale, un po' di frutta, tè e caffè.

L'apparecchio già era agganciato al sommo della pista; il nostro fido motorista Da Monte già aveva provato il motore.

Un rapido controllo. Tutto in ordine. Si va?

Non ancora. Il colonnello Biondi, che è un po' il nostro *menager*, scruta il termometro, poi il barografo. Fa caldo: diciassette gradi. Il rapporto temperatura-pressione-carico massimo non torna. Addolorato ma inflessibile, ordina che siano scaricati dai serbatoi cinquanta chilogrammi di benzina. Per non farci rischiar troppo la pelle nel decollo, ci ruba un'ora buona di volo.

Il capitano Pezzani, altro nostro collaboratore affettuoso e prezioso, tenta qualche rispettosa protesta; deve arrendersi alla brutalità delle cifre. Ma s'allontana un poco, col suo berretto sulle ventitré che gli dà un'aria sbarazzina in singolare contrasto con gli occhiali professorali, per non assistere all'operazione incresciosa. Pare che, invece di travasar benzina dall'« S. 64 bis », si stia cavando sangue a lui!

Alle 5.30 anche il salasso è finito.

Scambiamo un saluto col generale Ferrari, che rappresenta S.E. Balbo, coi pochi presenti; dò tutto motore.

A 1.250 metri sento che posso decollare; il distacco dal suolo avviene regolarmente; punto su Ostia. Poi su Ladispoli, poi su Anzio.

E avanti per tutta la giornata.

Sul far della notte provammo a volare nel tratto Ostia-Montecelio, ma poi tornammo lungo la costa, perché sul mare c'era atmosfera piú calma.

Dunque: Ostia-Ladispoli-Anzio, e poi Anzio-Ladispoli-Ostia, per decine e decine di volte, alternandoci ogni ora ai comandi.

Non è una buona ragione perché si annoi anche il lettore.

A bordo tutto bene, naturalmente.

In simili prove, se veramente va male, l'aviatore non può che tacere, anche perché alla meglio è all'ospedale; se va bene, vuol dire che complicazioni non ne sono sopravvenute, e dunque ben poco c'è da dire.

È evidente.

Poi, debbo star accorto a non plagiare il mio amico Ferrarin.

Comunque, proviamoci a *fare il cronista*.

Niente luna. Cioè sí: uno spicchio, scialbo: di limone. Tuttavia, la demarcazione della costa è visibile, nitidamente.

In particolar modo nelle ore pomeridiane, caldo, e scirocco, quindi « ballo ».

La vita non è che un valtzer. Affrettiamoci a girare perché... siamo sul pilone di traguardo.

Gira e rigira.

Il secondo giorno, tanto per rompere la monotonia, una piccola emozione.

Fu l'affare d'un minuto.

In una virata a destra per tornare, dal mare, verso terra, sopra Ladispoli, a bassa quota, l'apparecchio, trovatosi, tra i risucchi di vento, in una zona di vuoto, picchiò brusco, affondò di colpo per alcune decine di metri. Diedi tutto gas. Tuttavia, per il forte passo dell'elica, e il carico ancora notevole, non mi riusciva sostenere il velivolo. Stavamo per finire, ospiti indesiderati e presumibilmente in pessime condizioni, in un bosco che ci si stendeva sotto, e faceva suggestiva corona a una bella villa romantica. Attaccatosi disperatamente al comando dell'elica, Cecconi riuscí in breve a diminuirne il passo, aumentandone conseguentemente i giri. Riebbi cosí il controllo dell'apparecchio, e potemmo riprendere quota.

Benissimo. *Si va a ricominciare.*

Il tempo permaneva buono, ma il forte calore ci costringeva ad un maggiore consumo di benzina.

Col disappunto, una piccola soddisfazione.

Guarda quanta gente sta a contemplarci, a naso per aria, laggiú, sulla spiaggia, verso Anzio!

Scendiamo, per ricambiare la cortesia, fino a pochi metri dagli ammiratori.

Disillusione. È una mandria di buoi! Non uno che si degni di volgere in su il muso.

T'amo, pio bove.

Però ci hai scornati, animale.

Tiriamo via.

La seconda notte, un po' di nebbia, tanto per rendere ancor piú scialba quella miserevole falce di luna.

Seguitiamo a ronzare attorno alle fotoelettriche che ci indicano i piloni di traguardo di Anzio, Ladispoli, Ostia.

Senza abbandonare il mio seggiolino, davanti alle leve di comando, dormicchio, fra il rombo sonnifero del motore, la luce rossoblú che ci manda il tubo di scarico, lanciando fiamme al disopra delle nostre teste.

D'un tratto, silenzio perfetto e buio pesto; come in una camera da letto.

Naturalmente, mi sveglio di soprassalto.

Frattanto, il motore ha ripreso a rombare, a vomitar fuoco, l'apparecchio ha finito di sprofondare, è tornato in linea di volo.

Nel dormiveglia non m'è facile raccapezzarmi.

Investo Cecconi.

— Cos'è successo? Cosa mi combina?

Oh, niente!

Poiché dal colore delle fiamme di scarico si può dedurre la composizione della miscela, Cecconi s'era messo a guardare per aria. Contemporaneamente volle provare a ridurre l'anticipo dell'accensione. Senonché la mano gli andò a cascare sul comando del gas, e spense il motore.

Per spiegarmelo, il mio compagno urla a squarciagola:

— Chiuso anticipo! Chiuso anticipoo!

Beh: verrà anche il momento di capire che diavolo sia successo; ora tutto torna ad andar bene; e richiudo gli occhi.

La terza giornata — era domenica — c'era un po' piú di animazione sotto di noi. Sentivamo crescere la speranza e l'ansia in tutti quelli che, da giú, seguivano il nostro volo. Per quanto dal basso non potessero che farci qualche segnalazione molto sintetica, a mezzo di lenzuola disposte in un determinato modo, e a nostra volta ci limitassimo a lanciare qualche breve messaggio sui campi di fortuna e i posti di controllo, l'« affiatamento » fra noi e chi ci assisteva da terra era ottimo, grazie alla perfetta organizzazione, curata dal colonnello Biondi.

Il quale tuttavia non aveva prevista la smania del ten. colonnello Cebrelli, comandante del Campo sperimentale di Montecelio, che aveva seguiti tutti i nostri sforzi, di dirci qualcosa di non convenzionale.

Nel pomeriggio, Cebrelli sentí il bisogno di mandarci un messaggio di fede e d'incoraggiamento, a comporre il quale non erano certo sufficienti i teli a sua disposizione, né gli avieri che gli stavano d'attorno. Gli ci sarebbe voluto un reggimento.

Il Comandante del Campo, che s'era trasformato, per meglio coadiuvarci, in comandante del posto di controllo di Ostia, mandò allora dai contadini, alla cerca

della biancheria. *Spogliò*, press'a poco, il paese. E, a furia di camicie, mutande e sottanini, riuscí a « scrivere » sul verde prato.

— *Se continuate cosí due records battuti. Bene! Bravi!*

Il messaggio affettuoso ci commosse. Le nostre condizioni ci parvero ancor piú ideali.

Il vento caldo ci obbligava a frequenti mutamenti di quota e, quel ch'era peggio, non ci permetteva di risparmiar benzina come avremmo voluto.

In complesso, però, andava bene.

Pretendere d'avere sull'« S. 64 » quelle relative comodità che possono concedersi i nostri colleghi americani quando si mettono a ronzare per aria per qualche settimana (e fra poco sarà per qualche mese!), preoccupati solo di tirare innanzi fin che la dura, ché un altro velivolo s'incarica di far piovere dal cielo benzina, manicaretti, sapone per la barba, e quant'altro occorra (sia pure con un procedimento non privo di complicazioni), sarebbe assurdo. In un apparecchio costruito per battere dei *records* di resistenza senza rifornimento, per raggiungere cioè la massima « autonomia », anche la cabina dev'essere un modello di perfezione aerodinamica, e di troppe cose il costruttore deve preoccuparsi anche piú che della comodità dei piloti. I quali, inoltre, chiamati a documentare un reale progresso tecnico, sfruttando con sagacia ogni possibilità del motore e del velivolo, debbono sottoporsi ad uno sforzo assai meno prolungato, ma molto piú intenso.

Ma noi, prova e riprova, a vivere nel breve spazio disponibile a bordo dell'« S. 64 » avevamo ormai fatta l'abitudine. Appena in cabina, ci si « ambientava ». M'ero subito posto sotto mano la cioccolata, e il caffè, del quale ogni ora bevevo un sorso, poi che in volo mangio sempre pochissimo.

Tutto considerato, proprio non c'era da lagnarsi, specialmente l'ultimo giorno.

Avevamo abbassate le tendine colorate, tenendo aperti solo gli sportellini, per vedere, davanti a noi, la linea dell'orizzonte; l'apparecchio, dopo aver bruciata tanta benzina, era diventato leggero, sí che manovrarlo non costava fatica; il motore continuava a sbraitare, senza darci la minima preoccupazione: can che abbaia non morde; entro la cabina era diffusa una luce verdazzurra, morbida; che foderava tutto di velluto: anche il seggiolino, onde pareva ci si stesse piú comodi; e ci faceva inclini all'ottimismo.

Pensavo ad una intera giornata trascorsa in *Pulmann*, qualche anno innanzi, con un'ansia gioiosa nel cuore: e mi pareva di rivivere quelle ore lunghe, svagate.

Poi che l'aria circolava abbondantemente in cabina, potevo finalmente concedermi una sigaretta.

Che delizia, dopo tante ore di denicotinizzazione!

Vi ripeto: la felicità non è un'opinione.

*

Bertoldo se la rideva quando tutto gli andava male, poiché, per i « corsi e ricorsi », se oggi piove vuol dire che domani farà bello. Non so se il saggio si mettesse poi a piangere quando tutto filava per il meglio, perché ogni medaglia ha il suo rovescio.

Certo, è diffusa l'opinione che è proprio quando pare d'avere raggiunta la felicità che bisogna ricorrere agli scongiuri.

Fatto sta che, costretto ad una manovra repentina, la deliziosa sigaretta mi sfugge di mano, cade sotto il mio seggiolino, va a finire proprio accanto al cartoccio del prosciutto, che trasuda: esca meravigliosa.

Accidenti!

Adesso, una fiammata; l'apparecchio « salta »; noi restiamo carbonizzati.

E a me per di piú mi danno gli arresti: perché è vero che c'erano aperti gli sportelli, che sessantacinque ora di veglia son molte, ma se lo scoppio avviene, vuol dire che imprudenza c'è stata. Mentre io *picchio* leggermente, per cercare di tenere lontana la sigaretta dal prosciutto, e per avvicinarmi alla Madre Terra, Cecconi, con grande sangue freddo (incredibilmente freddi eravamo: tutt'e due; dalla testa ai piedi!) fa il pompiere, con le bottiglie di acqua minerale.

Peccato non ne salvi nemmeno un sorso per brindare allo scampato pericolo.

*

Ma è proprio deciso che noi stasera finiamo cremati?

Ci siamo appena rimessi dallo *spaghetto*, e ce n'andiame lemme lemme, nella sopravvenuta oscurità, vicino a Centocelle, a bassa quota, centellinando la benzina, che ormai dev'esser scarsa, per quanto, data la distribuzione dei serbatoi nelle ali, non ci sia possibile stabilire con esattezza quant'è, quando sentiamo un sibilo, quindi uno schianto.

Poi una ridda di scoppi, di vampe.

Decisamente, ci pigliano a cannonate.

Che sia tornato, inavvertitamente, sopra la Durazzo dei miei bei giorni?

Affatto.

È la Festa dello Statuto, e laggiú se la spassano coi tradizionali fuochi artificiali.

Però, se uno ci casca sulle ali, il fuoco diventa naturale.

Scappiamo, se no la festa ce la fanno a noi.

*

Piccole distrazioni, che valsero ad interrompere un po' la noia del lungo volo, a far venire anche le 22. Soltanto allora, aperto il rubinetto dell'ultimo serbatoio, potemmo determinare quanto carburante ci rimaneva: poco, dato il maggior consumo reso necessario dalle condizioni atmosferiche non ideali, e poi che cinquanta

chilogrammi di benzina avevan dovuto essere scaricati prima della partenza; ma sufficiente tuttavia perché stavolta ci riuscisse spuntarla. A meno che il Diavolo volesse metterci la coda proprio quando i nostri tenaci sforzi stavano per avere il meritato premio.

Il Diavolo si tenne la coda fra le gambe, e noi poco prima delle 23 avevamo uguagliato il *record* di durata stabilito dai Tedeschi.

Verso mezzanotte l'avevamo superato di oltre un'ora, quindi non c'era piú pericolo di contestazioni per l'omologazione. Il chilometraggio percorso non poteva essere determinato che dai posti di controllo a terra; ma eravamo sicuri di avere battuto anche il *record* di distanza in circuito chiuso. Infatti la Federazione Aeronautica Internazionale riconosceva poi il nuovo primato, con 8.188,800 chilometri, corrispondenti al solo percorso effettuato entro i limiti del Circuito.

All right.

Il cielo era pieno di stelle. Splendevano, a prua, davanti le due finestrelle aperte. Se cabravamo leggermente l'apparecchio, ci pareva di poterle chiappare.

Io e Cecconi ci scambiammo un stretta di mano.

Poi i miei occhi s'incontrarono con quelli di mia Madre, la quale mi sorrideva, come sempre, un po' mestamente, dalla piccola fotografia fissata sul cruscotto, e ancora mi ripeteva, come quand'ero bimbo, come in tutti i miei voli, in tutte le vicissitudini della vita, d'aver pazienza, d'aver fiducia, d'andare avanti; che nulla è

difficile quando si ha buona volontà; che il Destino è Dio; che Lei vegliava su me...

★

Quel che accresceva la nostra soddisfazione era il pensare che i due primati tanto contesi erano stati riconquistati all'Italia, con l'apparecchio gemello di quello usato da Del Prete e Ferrarin, proprio il 2 giugno, nell'anniversario del loro volo. La Regia Aeronautica non dorme sugli allori.

Lo spirito era lieve come l'apparecchio. Avremmo voluto continuare cosí almeno un altro paio di giorni...

Ma la benzina era prossima ad esaurirsi, il motore avrebbe potuto *piantare* di colpo.

Dovemmo portarci sopra il nostro fido Campo di Montecelio. Riuscimmo a continuare il volo ancora per un'ora, tesoreggiando al massimo il carburante.

Quando non ci restò piú che qualche litro di benzina, lanciammo due razzi verdi: segnale d'atterramento.

Le fotoelettriche allungarono le loro scie sul campo.

Atterrammo felicemente sulla pista luminosa.

S. E. Riccardi ci portò il saluto del Ministro dell'Aeronautica. Il Capo di S. M. generale Valle, il gen. Ferrari, il colonn. Todeschini, capo di gabinetto di S. E. Balbo, il colonn. Liotta, Commissario dell'Aero Club d'Italia, il colonn. Biondi, ci furono d'attorno, unitamente ai rappresentanti delle Case costruttrici dell'ap-

parecchio e del motore, ad alcuni giornalisti, al personale del Campo, ai commissari, ai cronometristi, a tanti altri amici e collaboratori.

Alalà! Alalà!

Poi una tempesta di domande: tutti volevano conoscere i « particolari ». Dove andavamo a pescarli se, come vedete, non era successo proprio nulla?

Del resto, avevamo piú voglia di mangiare che di parlare.

Ci rifocillammo alla Mensa del Campo, attorniati dagli amici cortesi. Alle 2 andammo a dormire.

*

Il mattino successivo, alle 10, S. E. Balbo, al quale pure spettava tanta parte del merito per il successo del tentativo, volle congratularsi personalmente con noi. Poi ci accompagnò, premio ambitissimo, da S. E. Mussolini.

Il Duce aviatore ci ricevette con una cordialità persino affettuosa; mi ricordò il volo lungo le coste adriatiche nel quale S. E. Balbo ed io avevamo avuto l'onore di accompagnarlo; ci disse quanto viva sia in lui, sempre, la nostalgia del volo. Poi, col Ministro, concretò il programma per la nostra nuova attività.

Ci annunciò il conferimento della medaglia d'argento al valore aeronautico.

Per me, è già la seconda: il che costituisce una eccezione molto lusinghiera.

Non me ne sento del tutto immeritevole.

Perché vi assicuro che, giunto sulla Marina di Ostia, signore della mia... barca capace di percorrere d'un balzo tante migliaia di chilometri, con un timone perfetto e tre bussole sicure, a drizzar la prora su Ladispoli anziché verso la linea dell'orizzonte, dove il sole sorgeva fiammeggiando, mi ci volle veramente del coraggio...

Di tanto in tanto, la voce non obliabile pareva ripetermi, con facezia bonaria:

— *Umbertino dove vai?*

E il rispondere, fra me:

— *Vado a fare il pipistrello attorno alle fotoelettriche* —

mentre lí, dinanzi, sotto, scintillava il mio mare « che conduce dappertutto », e l'abitudine inveterata e la fantasia burlona m'incitavano a *traghettare* l'oceano, mi costava uno sforzo non indifferente.

*

Ma che proprio non mi debba riuscire d'andarmela a guadagnare, quest'altra medaglia, un poco piú al *largo?*

FINE

INDICI

INDICE DELLE ILLUSTRAZIONI

1. Umberto Maddalena.
2. La partenza da Genova, per Cadice, sull'*Ardvar*.
3. Sul Rio de La Plata.
4. La Baia di Fowey.
5. Il *Mascotte*.
6. Maddalena, diciannovenne, primo ufficiale a bordo del *Mascotte*.
7. La *Santa Maria*, riproduzione fedele della caravella di Colombo.
8. Nelle vicinanze di Boston.
9. Maddalena, Denti di Piraino, De Pinedo, Jaccarino, dopo un volo su Cattaro (1918).
10. Una grossa torpedine lanciata contro il Ponte di Metali, fronte albanese (1917).
11. Ritorno, a notte, da un'azione di guerra. (1918).
12. Durazzo fotografata da 2000 metri, nel corso del bombardamento del 16 luglio 1917.
13. La pattuglia da caccia Maddalena, a Brindisi nel 1918.
14. Amsterdam fotografata dall'alto.
15. Alle gare aviatore di Monaco del 1920.
16. Il primo idrovolante, pilotato da Maddalena, ammara nel suggestivo laghetto di Rotterdam (1920).
17. Partenza per una delle primissime esperienze di cinematografia dall'alto (Olanda, 1920).
18. Il singolare omaggio di un'olandesina.
19. La Rada di Helsingfors.
20. L'arrivo a Texel nella Baia di Mok.
21. Barcellona, con la grande « Plaza de Toros », vista dall'aeroplano.
22. Itinerario del Circuito del Baltico (settembre-novembre 1925).
23. I tre « Savoia » ancorati nel Laghetto di Rotterdam.
24. L'elegante spiaggia di Scheveningen (Olanda).
25. Gli equipaggi dei due « N. 24 » partecipanti al Circuito del Baltico.
26. Rotterdam - Un molo interno, in uno dei piú eleganti quartieri della città.

27. L'arrivo a Reval, con la burrasca.
28. Sopra le Alpi, coperte di nubi e di brume.
29. Libau. Le tre fasi della manovra per portare l'idrovolante sullo scivolo a pieno motore.
30. Guascone e Penzo a Reval.
31. La bandiera italiana sventola per la prima volta nella sovietica Leningrado (1925).
32. Leningrado - Il ricevimento al Circolo delle Armate Rosse.
33. I due idrovolanti « impiturai » sullo Spluga.
34. Sullo Spluga: il velivolo di Guascone; dettaglio dell'idrovolante di Maddalena; i feriti dopo la prima medicazione.
35. S. E. Mussolini fotografato in mezzo ai due equipaggi.
36. Il compianto giornalista Otello Cavara prima di un volo di guerra.
37. Maddalena riceve in consegna il gagliardetto con l'emblema di Brindisi.
38. Gli abitanti di Ghenicesk (Russia) ammirano il bell'idrovolante italiano.
39. Itinerario della Crociera di 10.000 chilometri lungo i principali fiumi europei (ottobre 1927).
40. Paesaggio finlandese.
41. Alberto Del Prete.
42. Reval - Una parata militare in mezzo alla neve.
43. Il Palazzo Reale di Stoccolma visto dall'alto.
44. Il Porto di Reval.
45. I Fiordi di Stoccolma.
46. Il grande idrovolante giunge ad Amsterdam.
47. Il motorista Rampini, il comand. Maddalena, e il ten. A. A. Cagna.
48. Verso le Svalbard.
49. Capit. A. A. Stefano Cagna.
50. Il sole splende nella notte polare - Maddalena e il comandante Romagna sulla « Città di Milano »
51. In volo sopra le montagne dell'Artide.
52. Ultimi preparativi di partenza per il primo volo sulla « Tenda Rossa ».
53. Il volo del 20 giugno 1928.
54 a 60 - Dal taccuino di bordo di Maddalena e Cagna durante i voli alla ricerca dei naufraghi dell'« Italia ».
61. Maddalena, Crosio, Larsen e Penzo a bordo della « *Città di Milano* ».
62. L'« ISAAT » alla fonda alla Baia del Re.
63. La « Tenda Rossa » fotografata da bassa quota.
64. Ritorno ad Amsterdam.
65. L'accoglienza dei compaesani a Maddalena reduce dall'Artide.
66. Maddalena ringrazia i compaesani della festosa accoglienza.

67. A Losanna, dopo una conferenza sul volo nell'Artide.
68. Il Duce appunta sul petto di Umberto Maddalena la medaglia d'argento al valore aeronautico.
69. L'eroico equipaggio del «Marina II»: Crosio, Della Gatta e Penzo.
70. S. M. il Re passa in rivista a Venezia le Squadriglie Maddalena.
71. Il comand. Maddalena illustra al Sovrano le caratteristiche di un idrovolante da ricognizione.
72. Una fotografia di S. E. Balbo con dedica autografa.
73. L'«S. 64 bis» viene ricondotto nel suo ricovero, al Campo di Montecelio.
74. La caratteristica «incasottatura» a forma di massima penetrazione, del motore.
75. S. E. Balbo, tra il ten. Cecconi e il comand. Maddalena, all'Aeroporto di Montecelio.
76. Il tenente A. A. Fausto Cecconi.
77. L'«S. 64 bis» agganciato al sommo della pista di lancio, pronto per il «via».
78. Un passaggio sopra il Campo di Montecelio, a bassa quota, del grande monoplano.
79. La fotografia della Mamma che ha accompagnato Umberto Maddalena in tutti i suoi voli.
80. L'interno della cabina dell'«S. 64 bis», coi doppi comandi e gli strumenti di navigazione e di controllo.
81. La cuccetta posta alle spalle del pilota di destra.

INDICE DEL TESTO

Prefazione di S. E. Italo Balbo.

I - *Io, «fiolo perso»* 7
II - *Iniziazione marinara* 13
III - *Si comincia cosí cosí* 23
IV - *Il diploma in tasca* 31
V - *L'America!* 39
VI - *La fine dell'*Ardvar 51
VII - *Diario di bordo* 59
VIII - *«Disertore» - «Cappella» - «Aquilotto»* . . 69
IX - *Nella mischia* 75
X - *«A remengo» sulle onde* 81
XI - *Nei cieli d'Europa* 87
XII - *«Impiturai» sullo Spluga* 101
XIII - *Otello Cavara* 115
XIV - *In Russia* 123
XV - *Sesto Calende - Svalbard* 135
XVI - *Sulla «Tenda Rossa»* 151
XVII - *Parentesi* 165
XVIII - *Alle prese col «terrestre»* 179
XIX - *Sessantasette ore in volo* 187
Indice delle illustrazioni 209

FINITO DI STAMPARE
IL 5 DICEMBRE 1930
NEGLI STABILIMENTI TIPO-LITOGRAFICI
E DI LEGATORIA
A. MONDADORI
VERONA

LE
GRANDI IMPRESE ARTICHE

ROALD AMUNDSEN

IL MIO VOLO POLARE - Volume rilegato di pag. 248, con 172 illustrazioni e 9 carte (2ª edizione) . . . . . L. 40.—

S. A. ANDRÉE - N. STRINDBERG

CON L'"AQUILA„ VERSO IL POLO - Volume rilegato di pag. XVI-452 con 116 illustrazioni e 7 carte „ 40.—

GIUSEPPE BIAGI

I MIRACOLI DELLA RADIO NELLA TRAGEDIA POLARE - Volume di pag. 160 con 21 illustrazioni e 1 schema (25° migliaio) . . . . . „ 8.50

UMBERTO NOBILE

IN VOLO ALLA CONQUISTA DEL SEGRETO POLARE (La transvolata del "Norge„) Volume di pagine 408, con 132 illustrazioni e 1 grafico - Edizione di lusso: 500 esemplari numerati, rilegati in carta di Varese e pergamena . . . . . „ 100.—

Edizione comune (21° migliaio) . . . . . „ 60.—

Edizione ridotta . . . . . „ 15.—

UMBERTO NOBILE

L'"ITALIA„ AL POLO NORD - Volume di pagine XVI - 480 con 172 illustrazioni e 2 carte (15° migl.) „ 40.—

Edizione ridotta . . . . . „ 15.—

GENNARO SORA

CON GLI ALPINI ALL'80° PARALLELO - Volume di pag. 240 con 72 illustr. fuori testo e 7 carte (2° ed.) „ 15.—

ALFREDO VIGLIERI

48 GIORNI SUL "PACK„ - Volume di pag. 272 con 31 illustrazioni e 3 carte (55° migliaio) . . . . . „ 15.—

CASA EDITRICE A. MONDADORI

MILANO - ROMA - VERONA

PREZZO LIRE 15